LA TRIBUNA NACIONAL

SUPLEMENTO AL NUM. 274 —Buenos Aires, Setiembre 14 de 1881

CONGRESO NACIONAL

CÁMARA DE DIPUTADOS

59 sesion ordinaria del 19 de Agosto de 1881

Presidencia del señor Quinteros

Publicacion Oficial.

(Sin correccion por parte de los señores Diputados)

SUMARIO—Asuntos entrados—Comision de Biblioteca.—Se resuelve postergar hasta el lúnes próximo la consideracion de la ley municipal.—Se resuelve postergar hasta despues del cuarto intermedio la consideracion del proyecto mandando practicar estudios para un camino por la Quebrada del Toro.—Aprobacion del dictámen de la Comision de Obras Públicas en los proyectos de ley disponiendo el estudio de varias líneas de tramways en las provincias de Tucuman y Córdoba.—Aprobacion del dictámen de la Comision de Negocios Constitucionales y Esteriores en el proyecto de ley, en revision, aprobando el Tratado celebrado por el Poder Ejecutivo con el Gobierno de España.—Aprobacion del dictámen de la Comision de Obras Públicas en el proyecto de ley, en revision, mandando practicar los estudios de un camino carretero desde la ciudad de Salta hasta los límites de la República, por la Quebrada del Toro.

PRESENTES

Achával Rodriguez, Acuña J., Acuña P., Andrade, Araujo, Astigueta, Avellaneda, Blas, Bores, Bouquet, Bustamante, Castellanos, Calderon, Chavarria, Calvo, Cavia, Coquet, Corvalan, Dávila, Demaria, De la Puente, Enciso, Fernandez, Fúnes, Galindez, Gallo, Gil Navarro, Goyena P., Lagos Garcia, Larguia, Lopez, Madariaga, Marenco, Mallea, Mendoza, Moreno, Ocampo, Olivera, Olmedo, Paz, Plaza, Pereyra, Peralta, Pizarro, Pujol, Quinteros, Reina, Rojas (A.), Rojas (Ab.), Rosas, Ruiz de los Llanos, Saravia, Santos, Serú, Solveira, Sosa, Tagle, Tedin, Villanueva, Yramain, Yrigoyen, Zavalla.

AUSENTES

Con licencia

Cornet, Pinto, Rodriguez, Solari, Vega, Vieyra, Videla, Yofre, Zapata.

Con aviso

Presidente, Garcia, Saenz Peña, Santillan, Solá, Zeballos.

Sin aviso

Cambaceres, Lugones, Tezanos Pinto, Unzué, Villamayor.

En Buenos Aires á 19 de Agosto de 1881, reunidos en su Sala de Sesiones los señores Diputados al márgen inscriptos, el señor Presidente declara abierta la sesion.

ACTA

Se lée y aprueba la de la sesion anterior.

ASUNTOS ENTRADOS

DESPACHO DE LAS COMISIONES

—La Comision de Hacienda se ha espedido en el proyecto de ley referente á la venta de las acciones del Banco Nacional, de propiedad de la Nacion.

—La de Obras Públicas en los proyectos de ley sobre canalizacion del riacho Victoria (provincia de Entre-Rios), sobre adquisicion de terrenos contiguos á la Escuela Normal del Paraná, y sobre estudios de una represa para agua en el Portezuelo (provincia de la Rioja).

—La misma en las modificaciones del Senado en el proyecto de ley sobre construccion de muelles en el puerto de Bahia Blanca.

Sr. Presidente—Se imprimirán y repartirán.

PETICIONES PARTICULARES

—Los profesores del Colegio Nacional de San Luis, piden aumento de sueldo para el año próximo.

(A la Comision de Presupuesto).

—Doña Maria Ignacia de Ontes, solicita pension por los servicios prestados por su esposo como contador Fiscal de la Nacion.

(A la Comision de Peticiones).

COMISION DE BIBLIOTECA

El señor Presidente ha designado para componer la Comision que determinará qué libros se han de comprar para la Biblioteca del Congreso, con la donacion hecha por el señor Diputado Cambaceres, á los señores Gallo, Serú y Chavarria.

ORDEN DEL DIA

LEY MUNICIPAL

Sr. Presidente—Se va á pasar á la órden del dia.

Sr. Gil Navarro—Pido la palabra.

El asunto que está á la órden del dia es uno de los mas sérios y graves que se hayan presentado á la consideracion del Congreso, y bien merece la pena que se le preste el estudio necesario, lo cual no ha podido hacerse porque, como lo sabe la Honorable Cámara teniendo sesiones diarias y asuntos de mucha importancia, no ha sido bastante el tiempo para estudiar este asunto y ponerse en condiciones de discutirlo.

Creo, ademas, que, no habiendo asistido el señor Ministro del Interior á esta sesion, quizá por algun inconveniente, seria conveniente esperar á que pueda concurrir, para que el debate tenga lugar con su presencia.

Por estas razones y considerando que tenemos otros asuntos y que el tiempo no se perderá con la postergacion que voy á proponer, hago mocion para que se suspenda la consideracion de este asunto nada mas que hasta el Lúnes próximo, con el objeto que he manifestado.

Suficientemente apoyada esta mocion se pone en discusion.

No haciéndose uso de la palabra se vota y resulta afirmativa.

CAMINO DE LA QUEBRADA DEL TORO

Sr. Presidente—La Cámara resolverá cuál es el asunto á que deba dar preferencia.

Sr. Gallo—Debe seguirse por el órden en que se encuentran repartidos.

Sr. Bustamante—Pido la palabra.

Desde luego debo empezar por agradecer íntimamente la benevolencia de la Cámara, que ha tenido á propósito de no haberme sido posible concurrir á la sesion de antes de ayer y haber aplazado un asunto que debia entrar á tratarse por el órden que tiene; pero no he querido oponerme á la mocion del señor Diputado por Córdoba á pesar de que me encuentro en el mismo caso que me encontraba la noche que hice mocion para que se suspendiera este asunto, porque, respetando la resolucion de la Cámara, he venido con la órden del dia referente á la ley municipal, y no he traido ninguna otra.

Tengo en mi casa algunos apuntes y números, que no puedo retener en la memoria, así que por lo ménos, pediria un cuarto intermedio para mandar buscar estos apuntes á fin de estar habilitado para tratar ese asunto.

Sr. Gil Navarro—Vendrá á segunda hora.

Sr. Lopez—Voy á acompañar al señor Diputado por Jujuy para que este asunto se postergue, sinó para la próxima sesion, por lo ménos por algunas horas mas, hasta que probablemente sea posible venga el señor miembro informante, que es el señor Dávila y que en este momento no se encuentra presente.

De modo que me parece aceptable la indicacion del señor Diputado.

Sr. Bustamante—No pido la postergacion para otra sesion, sinó simplemente por el tiempo necesario para mandar buscar los antecedentes.

Sr. Presidente—La Cámara puede dar preferencia á otros asuntos.

Sr. Lopez—Consecuente con lo que he manifestado, hago mocion para que se trate el asunto que viene en seguida en la misma órden del dia.

(Apoyado).

Sr. Presidente—Si no hay oposicion, así se hará.

LÍNEAS DE TRAMWAYS EN TUCUMAN Y CÓRDOBA

Comision de Obras Públicas.

A la Honorable Cámara de Diputados.

Vuestra Comision de Obras Públicas ha estudiado los proyectos de ley presentados por varios señores Diputados para practicar estudios de líneas de tramways en las Provincias de Tucuman y Córdoba, y por las razones que dará el miembro informante os aconseja la sancion del que tiene el honor de acompañaros.

Sala de Comisiones, Agosto 4 de 1881.

Adolfo E. Dávila—Pedro I. Acuña—P. I. Lopez—Rafael Ruiz de los Llanos.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados.

Art. 1° Practíquense por el Departamento de Ingenieros de la Nacion los estudios y presupuestos de gastos necesarios para la construccion de las siguientes líneas de tramways mistos de pasajeros y carga:

1° De la Estacion Télfener al pueblo de Medinas.

2° De la Estacion Monteagudo al pueblo de Monteros.

3° De la Estacion Bellavista al pueblo de Lules.

4° De la Estacion Tucuman á la banda oriental del Rio Salí, pasando por el puente de este nombre.

5° De la villa de San Pedro ó de Dolores en la Provincia de Córdoba, hasta el ferro-carril Andino, recorriendo el valle de Concaran y aproximándose en lo posible á las villas de San Javier, Tala, Santa Rosa y Renca.

Art. 2° Los estudios y presupuestos espresados serán presentados oportunamente al Congreso.

Art. 3° Los gastos que demande la ejecucion de esta ley se imputarán á la misma.

Art. 4° Comuníquese, etc.

Dávila—Acuña—Lopez—Ruiz de los Llanos.

Sr. Dávila—Pido la palabra.

Sr. Presidente: la Comision de Obras Públicas ha agrupado en un solo proyecto los dos presentados por varios señores Diputados, por los cuales se mandaba practicar los estudios de algunas líneas de tramways en las provincias de Tucuman y Córdoba; y los ha agrupado porque, teniendo el mismo objeto, se facilita así al mismo tiempo que el trabajo del Congreso el del P. E. encargado de ejecutar las leyes.

La conveniencia de hacer esos estudios es indiscutible.

Desde luego se trata del mejoramiento de la viabilidad en el interior de la República, y, por consiguiente, tendiendo los dos proyectos á una obra de progreso, la idea en general es indiscutible.

En particular, la conveniencia de hacer desde luego estos estudios, á juicio de la Comision, se encuentra en el mismo rango que la idea en general, puesto que se trata al mismo tiempo que de proteger algunas localidades importantes de las Provincias de Córdoba y Tucuman, de agrupar mayor cantidad de carga y por consiguiente de favorecer el tráfico de los ferro-carriles nacionales Norte y Andino, puesto que con estos tramways se procura traer á los costados de esas estensas líneas férreas el comercio de poblaciones importantes, que se encuentran ubicadas á los flancos de esas vias.

Ahora, si el Congreso ha de mandar hacer ó no esos tramways una vez hechos los estudios, no es cuestion que corresponda resolver por el momento: de ello se ocupará una ley general indudablemente dentro de uno ó dos años mas, puesto que el Congreso tiene que preocuparse de esta gran cuestion económica: dar vida á sus propios ferro-carriles al mismo tiempo que colocar en igualdad de condiciones, en cuanto es posible, las poblaciones que están en el trayecto mismo de las vias férreas con aquellas que están un poco mas distantes.

Es probable que el Congreso opte por un sistema de subvenciones para la construccion de estas líneas complementarias de los ferro-carriles, que pueden acordarse, ya sea á las provincias ya sea á empresas particulares, como ha sucedido en varias naciones de Europa que se han preocupado de dar vida á sus propios ferro carriles.

De todas maneras, el estudio de esas vias es conveniente y necesario; y si la Nacion, que tiene un cuerpo técnico perfectamente organizado, no los hace, las provincias, que carecen de estos elementos científicos, no podrán hacerlo, postergándose indefinidamente esta obra, que es de conveniencia nacional.

Por esto es que la Comision, aceptando en general la idea, lo mismo que en particular, no ha tenido inconveniente en proponer su adopcion á la Cámara, con la conciencia plena de que estas obras propenden al verdadero progreso nacional.

He dicho.

No haciéndose uso de la palabra se vota en general el despacho de la Comision y resulta afirmativa.

En discusion el artículo 1°.

Sr. Galindez—Pido la palabra.

Para proponer á la Comision una modificacion en el inciso 5° de este artículo.

Conozco personalmente los puntos de San Javier y Villa Dolores.

La poblacion de San Javier se encuentra al nordeste de Villa Dolores, así es que es imposible que arrancando el tramway de Villa Dolores ó de San Pedro, tan solo dividido de la primera por un rio, pueda aproximarse á la villa de San Javier, que está en direccion diametralmente opuesta.

Hago esta indicacion porque me parece impropio que la Cámara aparezca tan completamente desconocedora de estos lugares, que quedan, como he dicho antes, en diametral posicion.

Desearia que la Comision suprima este nombre de «San Javier», porque, como digo, queda en diametral oposicion.

Sr. Dávila—Señor Presidente: la Comision en este punto se ha ajustado á los términos del proyecto originario, confeccionado y presentado por representantes de la Provincia de Córdoba, y cree que los rumbos en general de las vias proyectadas deben estar ajustados á la topografía del terreno y, por consiguiente, á la posibilidad de su ejecucion. En este punto ha reproducido el contenido del proyecto mismo. Por consiguiente, aun cuando no sea muy parlamentario, la Comision pediria á los señores Diputados autores del proyecto, que conocen tambien aquellas regiones que, si á su juicio fuese aceptable la indicacion que hace el señor Diputado por Córdoba, digan si la Cámara podria asentir á ella.

Y digo que aun que no sea muy parlamentario parece que no es muy incorrecto, porque alguna fé merecen á la Comision las opiniones ilustradas de los representantes de las respectivas provincias, respecto de las noticias topográficas de las mismas.

Así, pues, desearia que el señor Diputado autor del proyecto contestara al señor Diputado.

Sr. Achával Rodriguez—Agradezco la indicacion del señor miembro informante de la Comision, porque me autoriza á hacer uso de la palabra para esplicar el proyecto que he presentado y salvar las dificultades que el señor Diputado por Córdoba insinúa.

El proyecto de la Comision dice perfectamente: «Partiendo la línea de tramways de «San Pedro» ó «Dolores», que se aproxime en cuanto sea posible á la villa «San Javier».

Cualquiera que sea la posicion que ocupa la villa «San Javier» desde que está algo mas al Sud que la villa «San Pedro» y «Dolores», es indudable que puede aproximarse.

Si el proyecto dijese que la línea de tramways pasase precisamente por San Javier, la objecion podria tener algun fundamento. Podria ser muy difícil, muy dispendioso hacer pasar esa via de tramways por la villa de San Javier; pero si se dijese que se aproximará á esa villa, cualquiera que fuera la posicion en que quedara dicha línea, la cosa seria mas aceptable.

Precisamente, fué este el propósito de los autores del proyecto: que se construyese esta línea de tramways, haciendo las sinuosidades posibles, á fin de servir lo mas directamente posible á los centros de poblacion que están en aquel valle.

La línea de tramways puede efectivamente, partiendo de San Pedro ó Dolores, aproximarse mas ó menos á San Javier; pero, como hay interés de que sirva esta línea en cuanto sea posible á aquella villa, el proyecto acertadamente establece que los estudios se hagan en el sentido de la aproximacion á San Javier.

Me parece que esta esplicacion bastará al señor Diputado por Córdoba; y dejará perfectamente justificado el despacho de la Comision.

Sr. Pereira—Pido la palabra.

Consecuente con la indicacion que se acaba de hacer por el Sr. Diputado que deja la palabra, voy á comunicar otro conocimiento á la Cámara, relativamente á la topografía de estos lugares.

Me parece que el proyecto de la Comision está perfectamente bien calculado para atender al servicio inmediato de todas las poblaciones que están á la falda de la Sierra de Córdoba.

Yo conozco perfectamente bien todas las poblaciones, y tengo exactos conocimientos de su situacion. Partiendo un tramway de la Villa de Dolores, Provincia de Córdoba, y describiendo una pequeña curva hácia el Sud-Oeste, puede pasar por San Javier, tocando algunos otros lugares como Poblacion, Jacanto, Ollava y los Talas ó Villa de la Paz, y dirijirse á la Provincia de San Luis por Santa Rosa, costeando el Rio Santa Rosa por la parte del Este hasta Dolores y Renca. Me parece que este es el pensamiento de la Comision.

Esa pequeña curva, que creo no merece llamar la atencion por su poca importancia, vendrá á prestar un servicio muy notable á las dos poblaciones, que tienen algunos miles de habitantes.

Como el objeto principal de esta línea es aproximar á los vecinos este servicio, creo que tal línea no tendria objeto si se separase mucho de San Javier y viniera á tomar por la costa del Rio Santa Rosa abajo, por puntos que no están poblados. Entonces, no vendria á prestar el servicio que la Comision tiene en vista.

Es indudablemente reconocido que las líneas de tramways ó de ferro-carriles, si son destinadas á servir los intereses del público, deben ser hechas lo mas curvas que sea posible, á fin de servir á la mayor parte de las poblaciones: esa es la utilidad real de tales líneas.

Entre tanto, la línea recta parece mas bien destinada á consultar los intereses particulares de la empresa, que los del vecindario.

Como pienso que no es la mente de la Comision consultar los mayores beneficios para la empresa, sinó, por el contrario, consultar los mayores beneficios para el público, en ese sentido, pues, mi opinion es favorable á que se haga la curva; y por consiguiente, estoy con el artículo primero del proyecto de la Comision, tal cual se ha leido.

Sr. Galindez—Pido la palabra.

El proyecto presentado por los señores Diputados, y que ha servido de base al que está en discusion, dice espresamente que el P. E. mandará practicar el estudio y hacer el presupuesto de gastos *para la construccion de una línea de tramways de pasajeros y carga que partiendo de la Villa de San Pedro y de Dolores recorrera hácia el Sud el valle de Concaran hasta el ferro-carril Andino.*

Ahora, pues, si los señores Diputados hubieran dicho que el tramway debiera arrancar de la Villa de San Javier, me lo esplicaria perfectamente, por que como he dicho ántes, la Villa de San Javier se encuentra al Norte de la Villa de Dolores y San Pedro.

La curva que indica el señor Diputado por San Luis, daria por resultado la modificacion del proyecto en la parte que fija como punto de arranque la Villa de San Javier en lugar de las Villas de San Pedro ó de Dolores.

Entonces, arrancando de la Villa de San Javier, podria, efectivamente, el tramway recorrer las poblaciones que ha indicado el Sr. Diputado por San Luis, y que figuran en el proyecto: podria correr las Villas de Dolores, San Pedro, Tala, Renca, etc. Pero no podria arrancar el tramway de la Villa de Dolores ó de San Pedro, porque, como he dicho ántes, son puntos que quedan en direccion diametralmente opuesta á la que se pretende; y el pensamiento de los señores Diputados es que de la Villa de Dolores ó de San Pedro se dirija hácia el Sud.

Por eso podria á la Comision, únicamente, modificase esta parte del proyecto que dice que se aproxime la línea á San Javier, estableciéndose en sustitucion que tenga arranque en la Villa de San Javier, aproximándose, entonces, á los puntos Tala, Villa de Dolores, Villa de San Pedro, Santa Rosa y Renca.

Sr. Achával Rodriguez—San Javier queda al S. E. de la Villa de Dolores.

Sr. Galindez—No, señor; queda al N. E. de la Villa de Dolores.

Sr. Ruiz de los Llanos—Pido la palabra.

Sr. Galindez—No he concluido.

San Javier es un Departamento de la Provincia de Córdoba; y lo que se llama poblacion de San Javier es una localidad que está situada al pié de la sierra, y queda al N. E. de la Villa de Dolores.

Este lugar, llamado Poblacion, queda completamente al Sud del mismo Departamento de San Javier, al cual pertenece.

Así es que, haciendo la pequeña curva, se consigue tocar en todas las poblaciones que se indican en el proyecto, sin inconveniente ninguno; y este es, creo, el único objeto que se tenia en vista.

Con el mapa á la vista podria confirmarse perfectamente todo lo que digo.

Sr. Gil Navarro—Es cierto: debiéramos tener á la vista el mapa, para saber cuál es la verdadera situacion de San Javier.

Sr. Presidente—Ha concluido el señor Diputado por Córdoba?

Sr. Galindez—Si señor.

Sr. Presidente—Tiene la palabra el Sr. Diputado por Buenos Aires.

Sr. Ruiz de los Llanos—La Comision procuró darse cuenta exacta de la línea á recorrer por este tramway; desgraciadamente los mapas de que pudo disponer no eran bastante detallados y no le fué posible encontrar la situacion de estas villas.

Por lo mismo crée la Comision que nada adelantaria la Cámara con ver el mapa, por que en él no encontrará marcados con precision los lugares que ha de recorrer este tramway segun el proyecto en discusion.

Creo, pues, dada esta dificultad, que la manera de salvar la contradiccion en que vemos á varios señores Diputados sobre la situacion topográfica de estos parajes, seria borrar las palabras *hácia el Sud*, y dejar simplemente la segunda parte del artículo en esta forma: «Que partiendo de la Villa de San Pedro ó de Dolores,» recorra el Valle de Concavan hasta el Ferro Carril Andino; aproximándose en lo posible á las Villas de San Javier, Tala, Santa Rosa y Renca.

Por lo demás, parece que el señor Diputado Galindez, que hace oposicion á esta última parte del artículo no discute la conveniencia que habria en que el tramway partiese de algunas de estas dos villas, San Pedro ó Dolores, y en que se aproximase en lo posible á San Javier, Tala, Santa Rosa y Renca.

Sr. Galindez—Yo no hago oposicion al pensamiento fundamental. Creo simplemente que debe salvarse el error en que se ha incurrido en el proyecto.

Sr. Presidente—Si me permite el señor Diputado, le observaré que en la base 5° del artículo 1°, no figuran las palabras *hácia el Sud*.

Sr. Ruiz de los Llanos—Es cierto, incurriría en un error, por que estaba leyendo el proyecto originario presentado por varios señores Diputados.

Estando, pues, suprimidas en el proyecto de la Comision, las palabras *hácia el Sud* quiere decir, que no hay motivo de discusion.

Sr. Galindez—Yo propondria á la Cámara otra redaccion.

Creo que poniéndose *partiendo de Villa de San Javier*, en lugar de *partiendo de la Villa de San Pedro ó de Dolores*, podria llenarse el propósito del proyecto.

Sin embargo, podriamos tambien pasar á cuarto intermedio con el objeto de consultar el mapa.

Varios señores Diputados—No hay necesidad.

Sr. Olmedo—Pido la palabra.

Yo hago mocion para que se haga un cuarto intermedio á objeto de cerciorarnos de la situacion geográfica de estos puntos, por que creo como el señor Diputado por Córdoba, que los señores miembros de la Comision, padecen un error, al creer que San Javier, está al Sud Este de la Villa de Dolores, San Javier está al Noreste.

Como no quisiera que fuésemos á cometer un error al mandar establecer estas líneas de tramways, pediria que ántes de resolver esto á consultáramos el mapa en un cuarto intermedio.

Varios señores Diputados—Apoyados.

Sr. Ruiz de los Llanos—La Comision no señala rumbo ninguno.

Sr. Mendoza—Pido la palabra.

Hay un error en lo que ha dicho el señor Diputado Galindez, al contestar al señor Diputado Achával.

El señor Diputado á quien deseo rectificar, ha dicho que San Javier, queda á la parte Noreste de la Villa de San Pedro. Por el contrario queda á la parte Sudeste, como se puede ver en el mapa que tengo á la mano.

Así es que podria hacerse ver este mapa, con el señor Secretario, para que diga si la situacion de estos parajes es la que indico.

Varios señores Diputados—Basta con la afirmacion del señor Diputado.

Sr. Mendoza—Perfectamente.

Sr. Galindez—Debo hacer notar que el mapa del señor Moussy, que acaba de ver el señor Diputado, tiene mucha inexactitud.

En el mapa mandado en la misma Provincia de Córdoba, consta que San Javier, queda al Noreste de la Villa de Dolores.

Sr. Castellanos—Pido la palabra.

Tan inexacto es el mapa de Córdoba, como el que ha consultado el señor Diputado por San Luis. Mas aún, diré que si hay algun mapa á todas luces inexacto es el de Córdoba.

Muchos de los señores Diputados que están presentes conocen aquellos lugares, y saben perfectamente que San Javier queda al S. E. de la Villa de Dolores.

No me esplico, pues, cómo el señor Diputado, que dice tiene conocimiento de esa localidad, pueda afirmar lo contrario.

Sr. Ruiz de los Llanos—Hay una mocion para pasar á cuarto intermedio.

Varios señores Diputados—No hay objeto en pasar a cuarto intermedio.

Sr. Presidente—Como se manifiesta oposicion á esta mocion, puede quedar todo resuelto por una votacion de la Cámara.

Se procede á votar si se acepta ó nó la mocion de pasar á cuarto intermedio, y resulta aceptada.

Pasa la Cámara á cuarto intermedio.

Vueltos á sus asientos los señores Diputados continúa la sesion.

Sr. Presidente—Continúa la discusion pendiente.

Sr. Achával Rodriguez—Pido la palabra.

Por la inspeccion que hemos hecho de los mapas, señor Presidente, parece justificado el proyecto originario de la Comision.

La equivocacion del señor Diputado por Córdoba tiene su esplicacion. La villa de San Javier se encuentra en una línea de Sud Oeste, de modo que su verdadero rumbo es al Sud Oeste de la línea de San Pedro.

Parece que el propósito principal del señor Diputado, al hacer la objecion, es que los estudios se hagan bajo la base de que la línea arranque de San Javier.

No habria inconveniente en que así se hiciese, pasando por San Pedro y Dolores, y si la Comision se pusiese esta modificacion, yo votaría por ella.

Sr. Dávila—Yo no estoy autorizado para aceptar esta modificacion; y, segun las opiniones vertidas en antesalas por algunos señores Diputados que conocen prácticamente aquellos lugares, es conveniente que el proyecto quede tal como está.

Es lo único que puedo contestar al señor Diputado por Córdoba.

Sr. Ruiz de los Llanos—Veo con sentimiento que la Comision no logra ponerse de acuerdo con los señores Diputados, á pesar de haberse dado exacta cuenta de los hechos, antes de presentar el proyecto que se discute.

Si se aceptase la indicacion del señor Diputado por Córdoba, habria que describir casi un círculo tirando una línea que, partiendo de San Javier, fuese á Dolores y San Pedro, tomando despues hácia el Sud. No así por el proyecto de la Comision, que la hace partir de Dolores,—que es de donde tiene que arrancar, porque San Pedro está detrás de un rio y habria que hacer puentes que valdrian mas que toda la línea para llegar á San Javier.

Yo creo que debe aceptarse el proyecto tal cual está, esperando en todo caso los detalles que traerá á la Cámara el estudio de los ingenieros.

Sr. Castellanos—Pido la palabra.

Quiero manifestar que, como autor tambien del proyecto en discusion, no puedo aceptar la indicacion hecha por los honorables colegas por Córdoba. Se duplicarian los gastos si la línea partiera de San Javier para que pasara por Dolores. Como se ha dicho muy bien, San Javier está al Sud-oeste.

No habria dificultad partiendo de Dolores, formando una línea curva.

Por consiguiente, no puedo aceptar la indicacion del señor Diputado por Córdoba.

Sr. Bores—Pido la palabra.

Pediria á la Comision que aceptase una agregacion en el inciso 1° que se relaciona con el tramway de Télfener al pueblo de Medinas, por la cual se comprendiesen tambien á los pueblos de Cucheas y Concepcion, que se encuentran á dos leguas mas del punto propuesto.

Son pueblos importantes por su poblacion y al mismo tiempo por su gran produccion.

Todos los que conocen la provincia de Tucuman saben perfectamente que en esos dos puntos, se encuentra el núcleo de las importantes producciones del tabaco, del arroz y del trigo; siendo ademas hoy la parte que buscan los especuladores en la elaboracion del azúcar para nuevas plantaciones, por su proximidad á las provincias limítrofes, y con esta sola produccion tomarán estas poblaciones una gran fuerza impulsiva de desenvolvimiento.

Como la agregacion que propongo va á reportar un considerable beneficio para la produccion de la línea de tramways que se proyecta, pido á la Comision se sirva aceptarla.

Sr. Dávila—Es tan insignificante el gasto que ocasionará esa modificacion que propone el señor Diputado por Tucuman, y tan considerables las ventajas que puede traer, que la Cámara no tendrá inconveniente en aceptarla, como no lo tiene la Comision.

Sr. Bores—Quedaria así: de la estacion Télfener al pueblo de Medinas, pasando por Cucheas y Concepcion.

Sr. Calvo—¿Qué distancia tiene la línea de un estremo á otro?

Sr. Bores—Ocho leguas. De Télfener á Medinas hay seis, y de Medinas á Concepcion dos leguas, previniendo que las poblaciones de Cucheas y Concepcion son tan importantes como la de Medinas.

Sr. Calvo—Mi deseo es saber la distancia de un estremo á otro de la línea propuesta: qué distancia media entre el punto de arranque y la última poblacion.

Sr. Bores—Ocho leguas.

Sr. Calvo—El objeto de mi pregunta, señor Presidente, es el siguiente:

Siempre he votado y votaré por todo proyecto de estudio que venga á traernos datos de esas partes ignotas, misteriosas, del Interior, por que son así. No se encuentra la poblacion de San Javier colocada con rectitud; así es que todo estudio de esos lugares es un gran adelanto, por el cual votaré.

Sin embargo, habria deseado que la Comision, al traer este proyecto, hubiéranos dado algunos datos estadísticos con relacion á la poblacion y produccion de esos parajes, de manera que pudiéramos juzgar si los estudios que van á hacerse, tendran realmente por resultado una línea de tramways que sea sostenida por el tráfico.

A mi juicio, esas líneas que se proyecta construir, no deben ser capitales encerrados en las entrañas de la tierra, sinó reproductivos, para lo cual es necesario que estén rodeados de cierta produccion que les dé sus frutos, y de poblaciones que les dén los pasajeros, con que han de costearse los gastos de la via.

Por eso hacia la pregunta, que repito, á los miembros de la Comision: qué longitud tiene la línea, qué distancia media del estremo norte al estremo sur, si tiene cien leguas, doscientas: esto es lo que deseo saber.

Sr. Ruiz de los Llanos—Parece que el señor Diputado no tiene presente que son cinco líneas de tramways perfectamente distintas.

La primera desde la estacion Télfener á Medinas, y que se propone estender hasta Concepcion, son ocho leguas....

Sr. Calvo—Esa línea tiene ocho leguas ¿las demás cuántas tienen?

Sr. Ruiz de los Llanos—Son cinco líneas completamente distintas, de las que, confieso con franqueza, no estoy habilitado para dar las distancias al señor Diputado.

Pero quiero entrar en otro órden de ideas para mejor satisfacerle.

La Comision no se ha preocupado de suministrar estos detalles estadísticos acerca de la produccion y poblacion de los pueblos que deben tocar las líneas de tramways que se proponen, porque no se trata sinó de hacer estudios, y el pensamiento de la Comision, ó de varios de sus miembros, es que estas obras deben ser provinciales. La Nacion no vá á hacer mas que enviar seis ingenieros á esos puntos, para que hagan los estudios, y, en seguida, entregará á las respectivas provincias esos estudios, para que construyan ó no los tramways. Bajo este concepto, y no tratándose sinó de estudios, la Comision ha creido que no debia hacer un exámen tan prolijo de las condiciones de poblacion y produccion de esos pueblos.

Por esto mismo, tampoco se ha preocupado de averiguar minuciosamente las distancias á recorrer.

Estas distancias van á resultar de los estudios que se hagan, que no van, por otra parte, á imponer gravámen de consideracion á la Nacion, pues ella empleará seis ingenieros, y los gastos serán solamente de peones y alimentacion.

Mas tarde, si el Congreso quiere acordar un subsidio para la construccion de estos tramways, como decia el señor miembro informante, examinará el costo de ellos y sus ventajas.

Sr. Calvo—Seguiré.

Las observaciones que yo hacia están plenamente justificadas por lo que acabo de oir.

Todos propendemos á que sea lo mas conocido el interior de la República; así es que por mi parte no hago la mínima oposicion al proyecto: simplemente deseara que en proyectos de este género, se acompañara siempre que fuera posible la estension de la línea que se proyecta, porque, aun cuando dice el señor Diputado que resultará de los estudios que se mandan practicar, aquí en el proyecto mismo podian determinarse las distancias próximamente: no se trata de cantidades fijas, sinó aproximadas.

Así, si se mandara trazar una línea de doscientas leguas, yo votaré en contra.

Pero comprendo que se trata de pequeños caminos, de pequeños tranvias que van á alimentar al ferro carril principal, y entónces creo que es sumamente útil que se mande, por una ley, practicar estudios respecto de esas vias, que pueden llamarse vecinales al ferro-carril principal. No tengo objecion que hacer al respecto.

Pero si desde el primer pueblo que aquí se menciona, hasta el último de esta línea á estudiarse, hubiera cien ó doscientas leguas, votaria diversamente, por cuanto debiera presentarse este proyecto en la misma forma que se han presentado otras veces proyectos de esta clase, que en mi entender, son utilísimos, porque si tenemos el ferro-carril principal es necesario que tengamos los caminos que han de llevar el alimento á cada una de sus estaciones. Seria muy conveniente que hubiese uno, dos, cuatro tramways en cada estacion, siempre que estuviesen rodeados de centros de poblacion y produccion que los mantuvieran.

Solo queria esplicar la razon de mi pequeña interrupcion.

He dicho.

Sr. Astigueta—Pido la palabra.

Despues de la esplicacion dada por el señor Diputado por Buenos Aires, miembro de la Comision de Obras Públicas de que por el proyecto en discusion solo se trata de mandar practicar estudios, me hubiera creido eximido de contestar al señor Diputado sobre los datos que pedia si nuevamente no hubiera insistido.

Tal vez pueda satisfacer al señor Diputado y me complaceré si lo consigo, tanto mas cuanto que creo tiene razon en pedir, estos datos porque son muy importantes en mi concepto.

Como se sabe, la línea del Ferro Carril Central Norte, que parte de Córdoba y va hasta Tucuman, por razones de economía, ha dejado hácia un lado los centros de poblacion y produccion mas importantes de la provincia de Tucuman.

Los pueblos de Medinas, Concepcion, Cucheas, Monteros, Lules y la Banda oriental del rio Salí, están distantes de esa línea y son precisamente los centros de poblacion y produccion que mejor alimentan el tráfico de ese ferro carril, no obstante los grandes esfuerzos que actualmente requiere el trasporte de sus abundantes productos hasta las estaciones mas próximas.

La primera línea que se proyecta iria desde Télfener hasta Medinas, y el señor Diputado por Tucuman propone que se prolongue hasta la Concepcion.

El pueblo de Medinas es un pueblo importante por su poblacion, que debe ascender á seis mil almas, y por su produccion que consiste en la caña de azúcar, el trigo, el arroz, etc. como decia el señor Diputado por Tucuman: pero mas que todo, por la produccion del tabaco que es la mas importante que tiene este como todos los demas Departamentos del sud de la Provincia de Tucuman y que precisamente por las grandes dificultades del trasporte de esta produccion valiosa no puede hacerse en mayor escala su esportacion hasta la estacion inmediata.

La segunda línea vá al pueblo de Monteros partiendo de la estacion Monteagudo.

El pueblo de Monteros es el mas importante de todos los de la Provincia de Tucuman: el departamento á que sirve de cabeza contiene mas de 20.000 almas: sus productos son tan importantes como los de Medinas, y tal vez en mayor cantidad, pero los mismos como lo son, repito, casi todos los del Sud de la Provincia de Tucuman por la textura del suelo y el tipo del clima adecuado á los mismos géneros de produccion.

La poblacion de Lules es mas pequeña que la de Medinas; su municipio tiene de ocho á diez mil habitantes. Sus producciones son exactamente las mismas que las de los otros dos departamentos; con esta circunstancia: que es en donde mejor y mas abundante se produce la caña de azúcar con la cual abastece á importantes establecimientos que esplotan esta industria en esa localidad.

La cuarta línea que se proyecta vá á la Banda Oriental del Rio Salí. Se sabe que este es el punto mas adecuado y dedicado casi esclusivamente á la esplotacion de la industria azucarera.

Allí tienen asiento los mas grandes ingenios para ese género de industria, y puede calcularse la produccion del azúcar solo en esta zona de la banda oriental del Rio Salí en trescientas y tantas ó cuatrocientas mil arrobas actualmente.

Puede decirse que está allí lo mas importante de esta industria, de tan grande porvenir para la riqueza pública.

En cuanto á las distancias, voy á dar algunos datos aproximativos á la H. Cámara. Desde la Estacion Télfener á Medinas, ha dicho el señor Diputado por Tucuman que habia seis leguas; prolongando la línea hasta la Villa de Concepcion, alcanzará á ocho—creo que menos,—y seguramente es mucho menor la distancia, si tomamos en cuenta las leguas nacionales—no serán mas que seis: hablamos de leguas muy cortas relativamente á estas, como son las que miden aquellas distancias, y entonces podrán ser ocho, como decia el señor Diputado.

De la estacion Monteagudo al pueblo de Monteros hay ménos de dos leguas; de la estacion Tucuman á la banda oriental del Rio Salí habrá una legua,—treinta cuadras, me observa el señor Diputado Dr. Gallo; pero no se puede fijar bien la distancia porque no se sabe todavia cuál seria el punto elegido para la estacion: aunque indudablemente seria el punto mas céntrico, mas equidistante de todos esos ingenios, para que les fuera mas fácil llevar los productos á la estacion y trasportarlos de allí á la estacion principal del Ferro-Carril. Así es que no puedo dar con mayor exactitud la distancia, pero en todo caso, puedo afirmar que nunca seria mas de dos leguas.

Sr. Calvo—Desde que son centros de poblacion y de produccion, creo que el proyecto está perfectamente justificado; despues de lo que acaba de decir el señor Diputado, no puede haber la menor duda al respecto.

Sr. Astigueta—Creo que con estas esplicaciones el señor Diputado habrá quedado satisfecho.

Sr. Calvo—Completamente.

Sr. Astigueta—Me felicito por ello.

Sr. Ocampo—Habia votado, en general, en contra de esta ley, porque creia que estudios de este género podian venir en cierto modo á comprometer moralmente á la Nacion, puede decirse, para mandar construir esas líneas, y pensaba que esta clase de trabajos, de caminos vecinales, eran esclusivamente municipales; pero ante la esplicacion que acaba de dar uno de los miembros de la Comision, declarando que la mente de ella es que con esto no se hace sinó dar una especie de subsidio á las provincias, poniéndose á su disposicion un cuerpo de ingenieros, para que estudien aquellos caminos, sin que por esto se entienda que el Congreso queda obligado á mandar construir por su cuenta, mas adelante, esas líneas, no tengo inconveniente en dar mi voto en favor del proyecto.

Sr. Pereyra—Voy á hacer una rectificacion al señor Diputado.

La línea esta que se trata de estudiar del valle de Concavan. . . .

Sr. Ocampo—Puede hacerla á la Comision.

Sr. Pereyra—Para el señor Diputado tambien; porque esos caminos no solamente son provinciales, sino interprovinciales tambien porque partiendo de Villa Dolores á San Javier, en la provincia de Córdoba, y recorriendo otros pueblos de esa provincia, entra á la de San Luis pasando por los puntos Santa Rosa, Ojo del Rio, Dolores, Renca, Morro y llega hasta Mercedes.

Sr. Presidente—Se votará el artículo con la agregacion aceptada por la Comision, si no hay oposicion por parte de algun señor Diputado.

Se practica la votacion y resulta afirmativa.

Se aprueban en seguida sin discusion los artículos 2° y 3°; el 4° es de forma.

TRATADO CON ESPAÑA

Comision de Negocios Constitucionales y Esteriores.

A la H. Cámara de Diputados de la Nacion.

La Comision de Negocios Constitucionales y Esteriores ha tomado en consideracion el proyecto de ley venido en revision del H. Senado, aprobando el tratado de extradicion celebrado con España en 7 de Mayo del corriente año, y tiene el honor de aconsejaros en su reemplazo la adopcion del adjunto, que contiene las modificaciones que la Comision ha creido prudente introducir.

El miembro informante dará los fundamentos de este dictámen.

Sala de la Comision, Julio 28 de 1881.

Delfin Gallo—Ramon Calderon—Lidoro J. Quinteros.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1° Apruébase el Tratado de Extradicion celebrado por el Poder Ejecutivo de la República con el Plenipotenciario del Gobierno de España, en esta ciudad de Buenos Aires el dia 7 de Mayo de 1881, con las modificaciones que se espresan á continuacion:

El inciso 2° del artículo 2° en esta forma:

Homicidio voluntario.

El artículo 4° en esta forma:

En ningun caso el prófugo que hubiese sido entregado á alguno de los dos gobiernos podrá ser castigado por delitos políticos anteriores á la fecha de la estradicion.

No se considera delito político para los efectos de este Tratado, la muerte aleve a dada á los magistrados del país, con armas, veneno ó por cualquier otro medio, ni la tentativa frustrada de semejante crímen, sea cual fuere el móvil que lo determine.

En el artículo 5° agregar como inciso 2°:

La mayor ó menor gravedad de los delitos se determinará con arreglo á la pena correspondiente, segun la legislacion del país de refugio.

El inciso 1° del artículo 8° en esta forma:

Si en consecuencia de los debates judiciales y un exámen mas profundo de las circunstancias del crímen, los tribunales lo clasifican en alguna de las categorías indicadas en el artículo 2°

En este caso, el Gobierno del Estado á quien el reo hubiese sido entregado, comunicará el hecho al otro Gobierno, y pedirá permiso para someterlo á juicio, dando los informes precisos para el conocimiento exacto del procedimiento por el cual los tribunales hubiesen llegado á aquel resultado, así como las piezas del proceso en que constasen las observaciones que hiciese el individuo acusado en contra del nuevo juicio, ó su declaracion firmada de no tener ninguna que hacer.

El inciso 2° del artículo 11.

Estas piezas serán acompañadas de todos los datos y antecedentes necesarios para justificar la identidad de la persona requerida, y de una copia del testo de la ley aplicable al hecho criminal que le fuere imputado.

El inciso 3° del artículo 12 en esta forma:

El individuo así capturado será puesto en libertad, si en dos meses contados desde la fecha de su requisicion no hubieran sido llenadas las formalidades exijidas en el precedente artículo.

Art. 2° Comuníquese al P. E.

Gallo—Calderon—Quinteros.

PROYECTO DEL SENADO

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1° Apruébase el Tratado de Estradicion celebrado por el Poder Ejecutivo de esta República, con el Plenipotenciario del Gobierno de España en esta ciudad de Buenos Aires, el dia 7 de Mayo de 1881.

Art. 2° Comuníquese al P. E.

Dado en la Sala de Sesiones del Senado Argentino, á 18 de Junio de 1881.

FRANCISCO B. MADERO.
Carlos M. Saravia,
Secretario.

El Poder Ejecutivo Nacional.

Buenos Aires, Mayo 13 de 1881.

El Poder Ejecutivo tiene el honor de remitir á V. H. el tratado de estradicion celebrado con el Plenipotenciario de S. M. el Rey de España y espera que el H. Congreso tendrá á bien acordarle su aprobacion.

El Gobierno Argentino tiene celebrados tratados de extradicion con diversas potencias, y el que hoy somete á la aprobacion de V. H. contiene los mismos principios y procedimientos que han merecido el acuerdo del H. Congreso.

La devolucion de los criminales á la justicia respectiva, es una necesidad aceptada hoy por los Gobiernos, para preservar á la sociedad de la impunidad de los crímenes y de la perversion de las costumbres. La necesidad de estos tratados aumenta á medida que se facilitan los medios de locomocion y de trasporte, y con ellos, la evasion de los reos á territorio extranjero. Hay pues universal conveniencia en suscribirlos, acentuando con ellos relaciones de cordial amistad entre las partes contratantes.

El Poder Ejecutivo espera fundadamente que V. H. acordará su aprobacion al tratado celebrado con la España.

Dios guarde á V. H.

JULIO A. ROCA.
BERNARDO DE IRIGOYEN.

TRATADO

El Exmo. señor Presidente de la República Argentina por una parte y Su Magestad el Rey de España por la otra, habiendo juzgado conveniente terminar y firmar el Tratado de Estradicion celebrado ad-referendum el 23 de Marzo de mil ochocientos setenta y siete por el señor Dr. D. Bernardo de Irigoyen, Ministro de Relaciones Exteriores en aquella fecha y D. Justo Perez Ruano, Encargado de Negocios de España, han nombrado sus respectivos Plenipotenciarios á saber:

El Exmo. Sr. Presidente de la República Argentina al Dr. D. Bernardo de Irigoyen, Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores.

Su Magestad el Rey de España á D. Francisco de Otin y Mesia, su Encargado de Negocios en la República Argentina, Comendador de Número de la Real Orden de Isabel la Católica, Caballero de la Real y distinguida de la de Cárlos III, Comendador de la Orden del Elefante Blanco de Siam, Oficial de las de Leopoldo de Bélgica y San Mauricio y San Lázaro de Italia, Caballero de la Rosa del Brasil y de la Estrella Polar de Suecia, Maestrante de la Real de Ronda.

Quienes despues de haber cangeado sus respectivos plenos poderes y hallándolos en buena y debida forma, han aceptado el referido Tratado de Extradicion que fuedo definitivamente acordado en la forma siguiente:

ARTÍCULO 1°

El Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de España se comprometen por el presente Tratado á la recíproca entrega de los individuos refugiados de uno de los paises en el otro, que fuesen condenados ó acusados por los Tribunales competentes como autores ó cómplices de los crímenes enunciados en el artículo siguiente.

ARTÍCULO 2°

Los crímenes que autorizan la extradicion son:

1° Asesinato.

2° Homicidio (á no ser que se hubiese cometido en defensa propia ó por imprudencia).

3° Parricidio.

4° Infanticidio.

5° Envenenamiento, y las tentativas de los crímenes comprendidos en los incisos anteriores.

6° Violacion, aborto voluntario.

7° Bigamia.

8° Rapto.

9° Atentado con violencia contra el pudor.

10. Ocultacion y sustracciones de menores.

11. Incendio voluntario.

12. Lesiones hechas voluntariamente en que hubiese ó de las que resultare inhabilitacion de servicio, deformidad, mutilacion ó destruccion de algun miembro ú órgano, ó la muerte, sin intencion de darla.

13. Daños ocasionados voluntariamente á los Ferro-Carriles y Telégrafos y de que resulten trabas á la marcha regular de ellos, ó peligro para la vida de los pasageros.

14. Asociacion de malhechores.

15. Robo y particularmente con violencia, á las personas ó las cosas.

16. Falsificacion, alteracion, introduccion y emision fraudulenta de moneda y papel de crédito con curso legal; fabricacion, importacion, venta y uso de instrumentos destinados á hacer moneda falsa; pólizas ó cualesquiera títulos de la deuda pública; billetes de Banco ó cualesquiera papeles de los que circulan como si fuese moneda, falsificacion de sellos de Correos, estampillas, timbres, cuños y cualesquiera otros sellos de Estado ó de las Oficinas Públicas, aún en el caso de que el crímen haya sido cometido fuera del Estado que pide la estradicion; uso, importacion y venta de los objetos.

17. Falsificacion de escrituras públicas, letras de cambio, y otros títulos de comercio, y el uso de estos papeles falsificados.

18. Peculacion ó malversacion de caudales públicos, concusion cometida por funcionarios públicos, sustraccion fraudulenta de los fondos, dinero ó papeles pertenecientes á una compañía ó sociedad industrial ó comercial, ú otra corporacion, por persona empleada por ella: siempre que esté legalmente establecida dicha compañía ó corporacion, pero solo en el caso que estos delitos merecieren *pena corporis aflictiva*, atendida la legislacion del pais en que se hubiera cometido.

19. Falso testimonio en materia civil ó criminal.

20. Quiebra fraudulenta.

21. Pirateria siempre que los hechos que constituyen, y la legislacion del país á que perteneciera la nave, haga responsable á sus autores de *pena corporis aflictiva*.

22. Insurreccion del equipaje ó tripulacion de un buque cuando los individuos que componen dicha tripulacion ó equipaje se hubiesen apoderado de la embarcacion, ó la hubiesen entregado á piratas.

ARTÍCULO 3°

La obligacion de la estradiccion no se estiende en caso alguno á los nacionales de los dos paises.

Sin embargo, las Altas Partes Contratantes se obligan á hacer procesar y juzgar segun sus legislaciones, los respectivos nacionales que cometan infracciones contra las leyes de uno de los dos Estados, luego que el Gobierno del Estado cuyas leyes se hayan infringido presente la competente demanda por la via Diplomática ó Consular, y en caso de que aquellas infracciones pueden ser cali-

ficadas en algunas de las categorias que designa el art. 2º.

La solicitud será acompañada de los objetos, antecedentes, documentos y demás informes necesarios, debiendo las autoridades del pais reclamante proceder como si ellas mismas hubiesen de calificar el delito.

En tal caso, las actas y documentos serán hechos gratuitamente pero no podrá reclamarse el injuiciamiento ántes los Tribunales de su pais de ninguno de los nacionales de las Altas Partes Contratantes si ya hubiese sido procesado y juzgado por el mismo delito en el territorio en que el hecho tuvo lugar, aunque la sentencia hubiese sido absolutoria.

ARTÍCULO 4º

En ningun caso el prófugo que hubiese sido entregado á alguno de los Gobiernos podrá ser castigado por delitos políticos anteriores á la fecha de la estradiccion, ni por otro crimen ó delito que no sea de los enumerados en el Tratado.

El asesinato el homicidio ó el envenenamiento del Gefe de un Gobierno Estranjero ó de funcionarios públicos y la tentativa de estos crímenes no se repatarán crímenes políticos para el objeto de la estradiccion.

ARTÍCULO 5º

Si el acusado ó condenado, cuya estradiccion pidiese una de las Altas Partes Contratantes de conformidad con el presente Tratado, fuese igualmente reclamado por otro ú otros Gobiernos á consecuencia de delitos cometidos en sus respectivos territorios, será entregado al Gobierno del Estado donde hubiese cometido el crimen mas grave, y siendo este de igual gravedad, se preferirá en primer lugar la reclamacion del Gobierno del Estado, á que pertenezca el acusado y, en segundo lugar, la fecha mas antigua.

ARTÍCULO 6º

Si el individuo reclamado se hallaré enjuiciado por un crimen ó delito cometido en el pais en que se encuentra aislado, la estradiccion será diferida hasta que concluya el juicio que se sigue contra él, ó sufra la pena que se le impusiere.

Lo mismo sucederá si, al tiempo de reclamarse su estradiccion, se hallare cumpliendo una pena anterior.

ARTÍCULO 7º

Si el individuo reclamado se hallare perseguido ó detenido en el pais en que ha refugiado en virtud de obligacion contraidas con persona particular, su estradiccion, sin embargo, tendrá lugar, quedando libre la parte perjudicada para hacer valer sus derechos ante la autoridad competente.

ARTÍCULO 8º

El individuo entregado en virtud del presente tratado no podrá ser procesado por ningun crimen anterior distinto del que haya motivado la estradicion, escepto en los casos siguientes:

1º Si en consecuencia de los debates judiciales y un exámen mas profundo de las circunstancias del crimen, los Tribunales lo clasifican en algunas de las otras categorias indicadas en el artículo 2º.

El Gobierno del Estado á quien el reo ha sido entregado comunicará el hecho al otro Gobierno, y dará los informes precisos para el conocimiento exacto del procedimiento por el cual los Tribunales hubiesen llegado á aquel resultado.

2º Si, despues de castigado, absuelto ó perdonado del crimen especificado en la demanda de estradicion, permaneciera en el pais hasta el plazo de tres meses, contados desde la fecha de la sentencia de absolucion pasada en autoridad de cosa juzgada, ó del dia en que haya sido puesto en libertad en consecuencia de haber cumplido la pena ú obtenido su perdon.

3º Si regresase posteriormente al territorio del Estado reclamante.

ARTÍCULO 9º

La estradicion no será concedida cuando, por la legislacion del pais en que el reo se haya refugiado, esté prescripta la pena ó la accion criminal.

ARTÍCULO 10

Los objetos sustraidos ó que se encuentren en poder del acusado ó condenado, los instrumentos ó útiles de que se hubiese valido para cometer el delito, así como cualquier otra prueba, serán entregados al mismo tiempo que el individuo detenido.

Tambien tendrá lugar aquella entrega ó remesa, aun en el caso de que, concedida la estradicion, no llegare esta á efectuarse por muerte ó fuga del culpable.

La remesa de objetos será estensiva á todos los de igual naturaleza que el reo hubiese ocultado ó conducido al pais donde se refugió y que fueren descubiertos con posterioridad.

Se reservan, sin embargo, los derechos de terceros sobre los objetos arriba dichos, los cuales deberán serle devueltos sin gasto alguno, despues de terminado el proceso.

ARTÍCULO 11

La estradicion se verificará en virtud de reclamacion presentada por la via Diplomática ó Consular.

Para que pueda concederse la estradicion es indispensable la presentacion de cópia auténtica de la declaracion de culpabilidad ó de la sentencia condenatoria estraida de los autos, de conformidad con las leyes del Estado reclamante ó de un mandato de prision espedido por autoridad competente y con las formalidades prescriptas por las leyes de dicho Estado.

Estas piezas serán, siempre que fuese posible, acompañadas de las señas características del acusado ó condenado y de una cópia del testo de la ley aplicable al hecho criminal que le es imputado.

ARTÍCULO 12

Será puesto en custodia provisoria en los dos Estados Contratantes el individuo que se hallase comprometido en alguno de los crímenes enunciados en el artículo 2º.

Esta prision preventiva será ordenada prévia requisicion hecha por la via Diplomática ó Consular.

El individuo así capturado será puesto en libertad si en el plazo de tres meses, contados desde la fecha de su requisicion, no hubieran sido llenadas las formalidades exigidas en el presente artículo.

ARTÍCULO 13

Los gastos de captura, custodia, manutencion y conduccion del individuo cuya estradicion fuese concedida, así como los gastos de remesa y trasporte de los objetos especificados en los artículos precedentes, quedarán á cargo de los dos Gobiernos en los límites de sus respectivos territorios. Los gastos de manutencion y conduccion por mar correrán en uno y otro caso por cuenta del Estado que reclamare la estradicion.

ARTÍCULO 14

Cuando en la prosecucion de una causa criminal uno de los dos Gobirnos juzgase necesario oir á testigos domiciliados en el territorio del otro, dirijirá un escrito por la via Diplomática al Gobierno del pais donde debe hacerse la requisicion, y este dictará las medidas necesarias para que dicha requisicion tenga lugar segun las reglas del caso. Los dos Gobiernos renuncian á la reclamacion de los gastos que originare este procedimiento.

ARTÍCULO 15

Si en una causa criminal, fuese necesaria la comparecencia personal de un testigo, el Gobierno del pais á que pertenezca lo invitará á acudir á la citacion que se le haga. En caso de asenso le serán acordados gastos de viaje y permanencia, á contar desde su salida de su domicilio, segun las tarifas y reglamentos vigentes en el pais donde deba tener lugar la comparecencia. Ningun testigo, cualquiera que fuera su nacionalidad, quien, citado que fuere á uno de los dos paises, compareciere voluntariamente ante los jueces del otro, podrá ser perseguido ni detenido por hechos ó condenaciones anteriores civiles ó criminales, ni so pretesto de complicidad en los hechos objeto del proceso en el que tenga que figurar como testigo.

ARTÍCULO 16

Los individuos acusados ó condenados por crímenes á los cuales correspondiese la pena de muerte conforme á la legislacion de la Nacion reclamante, solo serán entregados con la cláusula de que esa pena les será conmutada.

ARTÍCULO 17

El presente Tratado regirá por el término de seis años, á contar desde el dia en que se efectúe el cange de las ratificaciones; trascurrido este plazo continuará en vigor hasta que una de las Altas Partes Contratantes notifique á la otra la voluntad de hacer cesar sus efectos; en cuyo caso caducará seis meses despues de haberse llevado á conocimiento del otro Gobierno la denuncia.

ARTÍCULO 18

El presente Tratado, segun se halla estendido en diez y ocho Artículos, será ratificado por los Gobiernos de la República Argentina y de España y las ratificaciones se cangearán en la Ciudad de Buenos Aires á la brevedad posible.

En fé de lo cual, Nos, los infrascritos Plenipotenciarios de su Excelencia el Presidente de la República Argentina y de Su Majestad el Rey de España, lo hemos firmado por duplicado y sellado con nuestros sellos respectivos en Buenos Aires, Capital de la República Arjentina, á los 7 dias del mes de Mayo de mil ochocientos ochenta y uno.

Firmado—BERNARDO DE IRIGOYEN.
Firmado—*F. Olin.*

(L. S.)
(L. S.)

Buenos Aires, Mayo 9 de 1881.

Aprobado, sométase oportunamente al Honorable Congreso.

Firmado—JULIO A. ROCA.
Firmado—ANTONIO DEL VISO.

Es cópia.

Alberto Blancas.
Oficial 1º

Sr. Presidente—Está en discusion en general.

Sr. Gallo—La conveniencia de los tratados de estradicion, entre las distintas naciones civilizadas de la tierra, es ya un punto reconocido y aceptado en el derecho internacional, y sería completamente inútil discutir sobre él, sobre todo, despues de la larga discusion á que dió origen en esta Cámara, el proyecto de ley de estradicion que presentó la Comision de Negocios Constitucionales y que fué sancionado hace poco tiempo.

Así, pues, la Comision no ha trepidado, como la Cámara no puede tampoco trepidar, en aceptar el proyecto de tratado de estradicion celebrado con el Gobierno de España y que el P. E. somete á la aprobacion del Congreso.

La Comision, al aconsejar este despacho, únicamente debe decir que casi todas las disposiciones del Tratado que se presenta á su consideracion, se encuentran fundadas en los principios mas adelantados del Derecho Internacional, y son precisamente los mismos principios que han sido sancionados por la Cámara al discutir la ley de estradicion.

Sin embargo, la Comision ha creido conveniente introducir algunas modificaciones de las cuales únicamente dos puede decirse que son de importancia. Y aun sobre esto mismo la Comision habria trepidado en aceptar estas reformas si se tratara de un tratado que hubiera sido aprobado ya por el Gobierno de España; pero como esto no ha sucedido, y como no será aprobado por ese Gobierno sinó despues de convertido en ley en la República Argentina, ha creido conveniente presentar estas modificaciones, que, indudablemente, algunas de ellas van á fijar mejor el espíritu dominante en el tratado y las otras van á mejorarlo en algunas de sus cláusulas principales.

La Comision, á pesar de eso, llamó á su seno al señor Ministro de Relaciones Exteriores, se puso de acuerdo con él sobre las modificaciones propuestas, y el señor Ministro manifestó, con ese motivo, que no solamente las aceptaba, sinó que las creia convenientes y que no podia haber dificultad alguna en que ellas fueran establecidas en este proyecto.

Creo que esto basta para que la Cámara pueda formar su juicio respecto al proyecto en general. Al discutirse cada uno de los artículos del tratado, haré presente cuáles son las distintas modificaciones que la Comision ha introducido, así como las causas que la han impulsado á proponerlas.

Sr. Saravia—La forma en que viene el despacho de la Comision me parece contraria á las prácticas que se han observado siempre en el estudio y aprobacion de los tratados internacionales.

La facultad del Congreso, segun la Constitucion, es de aprobar ó desaprobar los tratados que el P. E. celebra y presenta al Congreso para su exámen. No se ha comprendido, antes, que esa facultad se estendiera á modificar los tratados, á tener funciones de negociador.

Tengo entendido que en el parlamento argentino siempre que se ha presentado un tratado, celebrado por el P. E., que contenia algunos inconvenientes que el Congreso queria salvar, este desaprobaba el tratado y autorizaba al P. E. para abrir nuevas negociaciones sobre las bases que le señalaba en un proyecto distinto, no en la misma ley.

Así es que la forma de este proyecto importa salir de la práctica que, á mi juicio, ha observado el Congreso.

Además de esto, trae un inconveniente que no me esplico como el señor miembro informante no se ha dado cuenta de él; y es que este tratado viene á la aprobacion del Congreso despues de haber dictado este una ley que señala los términos en que deben celebrarse esta clase de tratados, y desde que no está con arreglo á esa ley, debe rechazarlo y no enmendarlo.

Por estas razones, mi voto va á ser en contra del proyecto de la Comision.

Sr. Gallo—La primera observacion del señor Diputado, si me he apercibido bien de ella, es respecto á la facultad que podria tener el Congreso para corregir algunas cláusulas de los tratados que son sometidos á su aprobacion por el Poder Ejecutivo. Parece que el señor Diputado considera que, dado el precepto constitucional, la facultad del Congreso se reduce á aprobar ó desaprobar los tratados; en manera alguna á modificarlos en ninguna de sus partes esenciales y apoya sus palabras en las prácticas que, segun él, han sido uniformes en el Congreso á este respecto.

Yo creo, señor Presidente, que el señor Diputado por Entre Rios padece un error en la interpretacion del artículo constitucional.

Es cierto que la Constitucion establece que corresponde al Poder Ejecutivo concluir los tratados con las naciones extranjeras; pero en uno de sus artículos tambien dice que corresponde al Congreso aprobarlos ó desaprobarlos.

Siendo entónces una facultad del Congreso desaprobar los tratados, me parece que de aquí mismo se deduce de una manera clara, que el Congreso tiene tambien la facultad de correjirlos. Es mucho mas grave la desaprobacion por completo de un tratado, que la simple correccion hecha en un tratado, correccion en la cual solamente manifiesta el Congreso su opinion respecto á los puntos contenidos en el tratado mismo, con los cuales no está completamente de acuerdo.

Me parece, pues, que si el Congreso tiene la facultad de desaprobar tratados, no puede quitársele en manera alguna la facultad de correjirlos.

Esto en manera alguna ataca las facultades del Poder Ejecutivo.

Esto tiende simplemente á decir al Poder Ejecutivo: estas son las condiciones bajo las cuales quedará aprobado el tratado celebrado.

Respecto á las prácticas seguidas en este Congreso, mis recuerdos no son exactos; sin embargo me parece que el señor Diputado por Entre Rios padece un error á este respecto.

Precisamente recuerdo un hecho, porque se trata de un asunto que nos ha sido hecho presente últimamente en la Comision de Negocios Constitucionales, por el señor Ministro de Relaciones Esteriores.

El Poder Ejecutivo sometió á la aprobacion del Congreso un tratado de comercio y sobre entrega de desertores con el Gobierno Austro Húngaro.

Ese tratado, despues de una larga discusion en el Congreso, fué sancionado, pero con tres modificaciones primordiales.

Fué, pues, modificado y comunicado así al Poder Ejecutivo. Este lo hizo presente al señor Ministro Austro Húngaro.

Pero como ya el tratado habia sido aprobado por la Dieta Austro Húngara, el Ministro de aquel pais no pudo aceptar el tratado en la forma sancionada por el Congreso Argentino, y precisamente se hacen en este momento las negociaciones con el objeto de salvar esas dificultades y para poder concluir ese tratado.

Este hecho demuestra, pues, que el Congreso se ha considerado con facultades para poder modificar un proyecto de tratado, sometido á su aprobacion por el Poder Ejecutivo.

Recuerdo tambien otro hecho que, aunque no tiene la misma importancia como precedente, por cuanto no se convirtió en ley, sin embargo sirve para demostrar cuál ha sido el pensamiento de la Cámara de Diputados siempre que se ha ocupado de estos asuntos: el caso del tratado de estradicion con el Estado Oriental, sometido á la aprobacion del Congreso el año 1879.

Despues de una larga discusion, fueron modificados algunos artículos de ese tratado; y al llegar á otro cuya modificacion se pedia tambien; habiéndose suscitado muchas dudas y dificultades, volvió el asunto á Comision para que esta examinara nuevamente el punto y propusiera el artículo en una forma aceptable para la opinion predominante en la Cámara.

Ese tratado se encuentra todavia al estudio de la Comision de Negocios Constitucionales.

Ahora, respecto al segundo punto de la oposicion del señor Diputado por Entre Rios, referente á que habiendo sancionado el Congreso una ley de estradicion, no debe aceptarse un tratado cuyas cláusulas no esten de acuerdo con dicha ley, creo que tambien padece un error el señor Diputado.

Desde luego, señor Presidente, el proyecto de estradicion aún no es ley de la República. Ha pasado en esta Cámara; pero se encuentra aún ante la consideracion del Senado.

Por otra parte, el objeto de esa ley, despues de la discusion que tuvo lugar, no es imponer reglas al Poder Ejecutivo para la celebracion de los tratados con las naciones extranjeras; ha quedado sancionado únicamente en la inteligencia de que debe servir para los pedidos de estradicion que se hagan por naciones que no estén ligadas con la República por tratados especiales.

Por otra parte, lo dije al informar:—los principios consignados en este tratado son casi los mismos que se encuentran consignados en el proyecto de estradicion sancionado por esta Cámara; y las modificaciones que la Comision propone son únicamente sobre algunos puntos (son dos ó tres los puntos en que se han hecho las modificaciones principales), son sobre puntos que, ademas de no estar de acuerdo con los principios de ese proyecto, no estaban de acuerdo tampoco con los principios del derecho internacional sobre esta materia.

Sin embargo, apercibiéndose la Comision de las dificultades á que esto pudiera dar lugar, llamó á su seno al señor Ministro de Relaciones Esteriores; y despues de oida la opinion del señor Ministro, despues que el señor Ministro nos aseguró que las modificaciones podrian hacerse sin inconveniente de ningun género y sin que esto pudiera obstar en manera alguna á la celebracion del tratado con España, la Comision aceptó el tratado en esta forma.

Sr. Saravia—Pido la palabra, para hacer una rectificacion.

Desearia que el señor miembro informante me dijera en qué condiciones quedaria ese tratado si el proyecto sobre estradicion fuera convertido en ley. Este tratado ¿quedaria en los mismos términos?

Sr. Gallo—Sí, señor.

Hay un artículo en ese proyecto que salva ese inconveniente.—Hay un artículo que dice que la ley rejirá respecto al procedimiento en todos los puntos que no se encuentren en contradiccion con las estipulaciones espresas de los tratados.

Así, si este tratado fuera ley antes de que lo fuera el proyecto de estradicion, una vez dictada aquella, únicamente rejirá respecto de este tratado en aquellos puntos que no estén en desacuerdo con las estipulaciones del tratado mismo.

Sr. Saravia—Me refiero al tratado.

¿Podria ya hacerse el cange del tratado en virtud de esa ley?

Sr. Gallo—Evidentemente sí.

Sr. Saravia—Evidentemente nó.

Se vota en general el proyecto en discusion, y es aprobado.

En discusion el art. 1º.

Sr. Gallo—Creo que habrá primeramente que votar el tratado, con las modificaciones introducidas por la Comision, y despues se votará el despacho de la Comision.

Sr. Presidente—Me parecia mas conveniente que cada artículo del tratado se votase con las modificaciones propuestas por la Comision, porque entónces con todo artículo que fuese aprobado, quedarian ya aceptadas las modificaciones.

Sr. Gallo—Precisamente esa es mi idea.

Sr. Presidente—Artículo que no sea observado, se dará por aprobado.

Se dá por aprobado el artículo leido.

Entra en discusion el 2º

Sr. Gallo—Pido la palabra.

La modificacion introducida por la Comision en este artículo, consiste simplemente en colocar la palabra «homicidio» entre los crímenes que puedan ser susceptibles de estradicion, suprimiendo esta frase que viene en seguida: «A no ser que hubiese sido cometido en defensa propia ó por imprudencia, poniendo en lugar de esto: «homicidio voluntario».

La razon es que quedando el inciso en la forma en que venia primitivamente, se encontraba, hasta cierto punto, en contradiccion con otras disposiciones de este tratado.

Por uno de los artículos de este tratado, me parece que es el 11, no es necesario presentar como documentos, al solicitar la estradicion, mas que la sentencia condenatoria, debidamente autorizada, cuando se trate de un condenado, ó bien el mandato de prision espedido por autoridad competente, cuando se trate de un detenido.

Entonces, pues, dado ese artículo, y no habiendo necesidad de presentar mas que esos documentos, se ve que el espíritu de la ley es que los magistrados que deben entender para resolver si el individuo que se solicita en estradicion debe ser ó no concedido, no pueden entender en el fondo mismo del delito; y sin embargo, quedando el inciso 2º en la forma en que viene en el tratado, sería indispensable que los tribunales hicieran esa averiguacion.

Homicidio, a no ser que se hubiera hecho en defensa propia, ó por imprudencia, dice el inciso.

¿Cómo establecer, cuando no se presentó como documento mas que un mandato de prision espedido por autoridad competente, como establecer, digo, que el homicidio ha sido hecho en defensa propia, ó por imprudencia, cuando es materia de juicio en su fondo?

Entonces, la Comision ha creido que debia suprimir esta parte del inciso 2º, que, como he dicho antes, importa una contradiccion con el artículo 11, poniendo: «Homicidio voluntario», por cuanto esta caracterizacion del delito tiene que venir en la sentencia condenatoria, si se trata de un condenado, ó tiene que venir en el mandato de prision, si se trata de un acusado.

Por otra parte, esta es la terminologia usada en todos los tratados de estradicion, que la República Argentina tiene con otras Naciones, y es tambien la terminologia, casi, puede decirse, universalmente aceptada.

Se vota esta modificacion y se aprueba.

Al darse lectura de la introducida en el artículo 3º, dice el:

Sr. Calvo—Pido la palabra.

Me apercibo, señor Presidente, que al votar el artículo 2º se han incluido 22 incisos; y he pedido la palabra con el solo objeto, no de hacer discusion, sinó simplemente de establecer que, si me hubiera sido dado, me habria opuesto al inciso 13º en el cual se dice: «que los daños ocasionados voluntariamente á los Ferro-carriles y Telégrafos, por los que resulten trabas á la marcha regular de los mismos, pueden dar lugar á la Estradicion.

Como encuentro este inciso 13º excesivo, en lo q' se refiere á telégrafos, y no he tenido ocasion de dar mi voto en contra cuando se hizo la votacion, me he tomado la libertad de tomar la palabra para esplicarlo.

Sr. Gallo—Podria pedir reconsideracion, la Comision lo acompañaria.

Sr. Calvo—Si es licito lo haré, porque me parece excesivo, que por un daño al telégrafo se acuerde la estradicion de cualquier hombre que se haya asilado en el pais, despues que haya perpetrado ese delito, que es muy pequeño.

Sr. Gallo—La Comision lo acompaña.

Sr. Calvo—Entonces hago mocion de reconsideracion.

Estando suficientemente apoyada, se pone en discusion.

Sr. Calvo—Pido la palabra.

Poco puedo agregar, señor Presidente, á lo que acabo de decir para fundar mi voto en contra; pero desde que se ha aceptado la mocion hecha, me permitiré simplemente recordar que no hay daño alguno que se pueda hacer á una linea telegráfica, por el cual pueda resultar peligro para la vida humana, que si bien es un delito que todas las administraciones castigan, sin embargo, no estamos en el caso de acordar la estradicion del que voluntaria ó involuntariamente hubiera causado un daño en una linea telegráfica.

Si los señores de la Comision lo encuentran aceptable, puede suprimirse lo relativo á Telégrafos, dejando simplemente los Ferro-carriles, en los que, en efecto, hay peligro para la vida humana, porque, cuando se trata de entorpecer un Ferrocarril, hay muchos casos en que puede tener lugar un contraste; eso ya no es delito; entra en la categoria de crímen, y está bien entónces que se persiga, á donde quiera que vaya, al desalmado que pone obstáculos á un Ferro-carril para hacer que mueran cientos de personas inocentes; pero, repito con relacion á los Telégrafos no veo que se pueda dar la misma clasificacion.

Sr. Gallo—Yo creo que tiene razon el señor diputado, y no habria mas que suprimir la palabra, que indicaba.

Indudablemente no es el mismo delito.

Un daño que se ocasiona voluntariamente á un telégrafo, por el cual puede resultar trabas en su marcha, puede constituir un delito mas ó menos grave, que indudablemente debe ser penado: pero no debe revestir la misma gravedad que aquellos delitos referentes á los ferro-carriles, por cuanto estos pueden comprometer la vida de las personas.

Sin embargo, suprimir tambien por completo *toda clase de daños ocasionados á los telégrafos*, podria ser inconveniente.

La tendencia del mundo ahora, es protejer en lo posible estos medios de comunicacion, que son al mismo tiempo medios de civilizacion,; y por eso es que casi todas las legislaciones actuales sobre telégrafos castigan con penas graves todos estos delitos tendentes á estorbar la marcha regular de los telégrafos.

Pero, creo que efectivamente el inciso en la forma en que está redactado tiene demasiada amplitud, por que, el cortar un alambre, por ejemplo, es un delito por el cual resulta trabada la marcha regular de los telégrafos, pero, sin embargo, no me parece que es un delito susceptible de estradicion.

Podria buscarse una redaccion, que no se me ocurre en este momento, pero que podriamos presentar mas tarde.

Sr. Presidente—Por ahora solo está en discusion la mocion de reconsideracion.

Se vota si se reconsidera ó no el inciso 13, y resulta afirmativa.

En consecuencia se pone en discusion.

Sr. Pereira—Pido la palabra.

Me voy á permitir agregar las razones que tengo para creer, que debe mantenerse este inciso tal cual ha venido del Senado.

Parece que el telégrafo no significa nada; pero sin embargo, él puede servir, no solamente para prevenir crímenes que pueden cometerse, sinó tambien para muchos casos de grande importancia.

El puede servir para impedir el asesinato de personas respetables, de Ministros, de Senadores, de Diputados; tambien para hacer que se prenda á los criminales. Pero yo creo que el fin que se ha propuesto el Senado al redactar en esa forma el artículo, es precisamente evitar que esos crímenes se cometan, y si se cometen, que no queden impunes en lo posible.

Además puede suceder este otro caso: supongamos el caso de un negociante que hace un negocio con otra persona que está muy distante: hace todo su arreglo por el telégrafo; pero un mal intencionado en que ese negocio se lleve á cabo, lo impide y este tambien es un caso gravísimo que debe llamar la atencion de la Cámara.

Todos estos males, y otros que no se me ocurren en este momento, como el de evitar por medio del telégrafo convulsiones, demuestran que no es tan insignificante el crímen de la ruptura de los alambres.

Por eso es que me permito sostener el artículo tal cual ha venido del Senado.

Sr. Calvo—Pido la palabra.

Son muy justas las observaciones que acabo de oir, señor Presidente; pero me permito observar al señor Diputado que en todo tratado de estradicion, como en cualquier otro Código—puedo que este tratado nos obliga,—cada delito se determina por sí mismo segun sus circunstancias. Así es que no se castiga precisamente el hecho material de cortar el alambre del telégrafo, sinó que, agregada esta circunstancia á las del juicio que se sigue al criminal por tal motivo, se le castiga por los otros crímenes que haya cometido.

Así, el cortar el alambre, la materialidad del hecho, no puede poner en peligro á persona alguna, si bien en las consecuencias se comprende perfectamente la esplicacion que da el señor Diputado; pero en el tratado de estradicion no puede hacerse sinó señalar uno de los crímenes,—estos tienen clasificaciones especiales cada uno;—y aquí se determina de una manera tan clara, que no se alude á crímenes anteriores ó posteriores: se dice: «daños ocasionados voluntariamente á telégrafos ó ferro-carriles de que resulte trabas á la marcha regular de estos ó peligro para la vida de los pasajeros.»

Suprimiendo la palabra *telégrafo*, el sentido de este artículo es claro, da derecho á la estradicion que puede pedir el Gobierno Español á la República Argentina por daños ocasionados voluntariamente á los telégrafos españoles.

Esto es lo que dice este artículo, no dice otra cosa.

No puedo entrar en todos los detalles que acompañan hipotéticamente á este delito, que es un simple delito de trabar la marcha de los telégrafos; pero si tal cosa sucede es un delito particular, que está probablemente en una diferente categoria de delitos que sujetan á la estradicion al criminal; pero en este caso es una accesoria, es el daño á los telégrafos lo que dá derecho á la estradicion.

No entro á averiguar si está mas ó menos bien esplicado lo que dice este artículo, porque no puedo hacer otra cosa que tomar su texto.

Este es un tratado que va á ser la ley suprema de la Nacion, y del texto de este tratado, por su inciso 13º, es claro y evidente que el que hace un daño á un telégrafo español y se refugia aquí, por otras causas, ó simplemente por que quiere, puede ser reclamado, y el Gobierno Argentino no tiene derecho para oponerse á la estradicion.

Es en este sentido que yo me opongo, y que he hecho la mocion para que se suprima, si es posible, lo relativo á los daños causados á los telégrafos.

Toda obra tentativa, que la fantasia, la imaginacion ó la prevision de cada Diputado puede dar, puede considerarse á su punto de vista especial; pero, repito, las disposiciones de este tratado, siendo generales y bien esplícitas, no significan otra cosa, que el que corta un alambre de telégrafo puede ser sacado de su hogar, una vez que se encuentre en la República Argentina, si fuere pedido por el Gobierno Español.

Por eso creo que es escesivo.

Si á esto se reunen otras circunstancias, de crímenes mas ó menos atroces, que se liguen con el daño hecho al telégrafo, serán castigados; pero, lo que es cortar el alambre de un telégrafo, está sujeto en todos los paises civilizados cuya lejislacion conozco, á penas mas ó menos severas segun el motivo que lo hace cortar. Así el que lo hace por malicia, puede ser reo de un mes de prision ó de una multa de diez ó doce pesos.

Otros, que lo hacen en estado de embriaguez, tienen dos ó tres pesos de multa. Ahora el que corta el telégrafo, lo que solo puede suceder en paises tan poco poblados como el nuestro, para impedir que se dé noticias de su fuga, es un caso especial que tal vez facilita la estradicion.

Si la Comision aceptara yo propondria esta modificacion: *daños ocasionados voluntariamente á los ferro-carriles con peligro de los pasajeros*; dejando los telégrafos que, en manos del criminal, no son sinó un instrumento.

Sr. Gallo—Por mi parte acepto.

Sr. Calderon—Tengo el pesar de no poder aceptar, como miembro de la Comision, la reforma propuesta, por que reputo de mucha trascendencia este delito.

Es un delito contra la comunicacion de dos pueblos, y en muchos casos, por instantánea que sea la interrupcion puede producir perjuicios incalculables. Es necesario, pues, imponer penas que atemoricen á los que pueden cometer delitos de esta naturaleza, que los obligue á escusarse de ejecutarlos.

No encuentro ningun inconveniente en que figure en el tratado; antes al contrario, es una declaracion que hace el Congreso Argentino, que considera sumamente grave el delito de interrumpir el telégrafo.

Sr. Gil Navarro—Como la detencion de un correista.

Sr. Calderon—Exactamente.

Es como detener una bolsa de correspondencia.

Por mi parte no puedo aceptar la indicacion; creo que es sumamente importante consignar esa cláusula en el tratado.

Sr. Serú—Pido la palabra.

Voy á acompañar al señor Diputado por Buenos Aires en la reforma propuesta al artículo en discusion.

Me parece que se hace una confusion entre el significado del hecho material de cortar el telégrafo y el propósito que puede impulsar á un hombre á tal accion.

El artículo primero del tratado establece que estarán sujetos á estradicion las personas que cometiesen los delitos enumerados en el artículo 2º y los cómplices en esos delitos ó crímenes.

Los ejemplos que han puesto los señores Diputados, para demostrar la gravedad del hecho de cortar el telégrafo, á mi juicio, no significan otra cosa sinó establecer un elemento de un delito superior que pueda dar orígen á la estradicion.

Si es para facilitar la fuga de un criminal, si es para impedir su captura, hechos son esos que estarán envueltos en la complicidad del delito por que se persigue al criminal.

Pero el hecho solo, aislado, de cortar el telégrafo, no constituye, á mi juicio, un acto que pueda considerarse como un delito de tal gravedad que sea ofensible á los intereses eternos de la moral y que son clasificados en todas partes en la categoria de crímenes ó delitos.

Pueden ser, sí, ofensibles al interés privado; pero me parece que el hecho en sí mismo no reune tal carácter de malevolencia que dé orígen á la estradicion.

Puede suceder, como se ha enunciado muy bien, que ese acto sea impremeditado: puede provenir tambien la incapacidad del individuo para poder medir las consecuencias criminosas á que pudiera dar lugar semejante hecho, y puede suceder tambien que el daño que ocasione no sea de consideracion.

Si la interrupcion de comunicaciones entre dos pueblos fuese para fomentar ó favorecer un delito de otro carácter, de una rebelion, etc., entónces el individuo estaria complicado en el delito de rebelion y comprendido en los artículos de la ley.

No sería por el hecho de cortar el telégrafo que daria lugar á la estradicion, sinó por el pensamiento de mayor magnitud que quiso auxiliar con este acto, que puede considerarse como elemento constitutivo de un hecho de mor importancia, punible y comprendido en el artículo 2º

Respecto á otro argumento de los señores Diputados, fundado en la analogia (que á mi juicio no existe) que encuentran entre la interrupcion del telégrafo y la detencion de una balija de correspondencia, debo hacer notar que este delito no figura en los enumerados en el artículo segundo, que son los que darán lugar á la estradicion.

Sr. Gil Navarro—Lo habia hecho constar para hablar en favor de la idea del señor Diputado por que yo tambien pienso como él.

Sr. Serú—Entónces me parece, pues, que quedaria bien la reforma en este sentido: siempre que el daño ó entorpecimiento ocasionado en la marcha del ferro-carril ponga en peligro la vida de los pasajeros.

Porque el daño ó entorpecimiento no siempre constituye un delito; puede ser un hecho accidental, un descuido, una inadvertencia, cualquier acto humano que no lleve en sí idea de perversidad que lo haga pasible de pena de tal consideracion que haga necesario ir á buscar al causante á pais extranjero, para juzgarlo y penarlo.

Puede tambien admitirse en el mismo artículo la palabra *telégrafo*; pero me parece innecesario, es decir, tomando siempre la idea fundamental de la reforma propuesta—ferro carriles y sus telégrafos—porque indudablemente, de la rotura de un telégrafo puede venir daño grave y peligro para la vida de los pasajeros que conduce el ferro carril, por la imposibilidad de dar aviso á las estaciones respectivas para que tomen las medidas precaucionales del caso á fin de evitar una catástrofe; pero como siempre bajo la denominacion de ferro-carril se comprende tambien el telégrafo, que se le considera como su auxiliar indispensable, me parece que hasta innecesaria, repito; sería esa palabra, y quedaria completa la idea con la modificacion que se propone.

Sr. Gallo—Pido la palabra.

Este artículo indudablemente, señor Presidente, ha sido tomado de los tratados que generalmente se celebran entre naciones europeas, que consideran efectivamente este delito como susceptible de estradicion.

Pero es que en Europa este principio de la estradicion ha tomado un desarrollo tal, que se consigna en los tratados como pasibles de estradicion aun aquellos delitos correccionales que no pasan de un mes de prision.

Por otra parte, la Cámara ha considerado que no deba dar tanta magnitud á este principio, al establecer en el proyecto de ley que fué sancionado que solo serian susceptibles de estradicion los delitos cuya pena, con arreglo á las leyes del pais, fuera de dos años prision por lo menos.

Ahora bien: tomando la ley de telégrafos en su capítulo de penalidad, no se vá á encontrar un solo delito relativo á los telégrafos que se castigue con mas de dos años de prision.

Por consiguiente, con arreglo á los principios establecidos por la Cámara, estos delitos no deberan ser pasibles de estradicion; y para ser consecuente, me parece que debemos aceptar esta modificacion, que no sé cómo no se le ocurrió á la Comision cuando estudió este proyecto.

Sr. Calderon—Pido la palabra para esplicar mi pensamiento por completo, porque veo que he tenido la desgracia de no ser claro, á juzgar por las observaciones que ha hecho el señor Diputado por San Juan.

Al hablar de la importancia que daba al telégrafo, no era simplemente por las consecuencias que pudiera tener la rotura de un hilo telegráfico.

No, señor; examinaba el delito en sí mismo, es el hecho de cortar el hilo.

Para mí este hecho no significaria gran cosa, por que el daño causado á la empresa sería cuestion de un gasto de 20 ó 50 pesos.

La gravedad del delito no proviene del daño causado á la propiedad, sinó al destino de ese objeto.

El que corta un poste de propiedad ajena, por ejemplo, no comete el mismo delito si ese poste está sosteniendo un edificio, faltando el cuál se vendria todo abajo, que si corta uno que preste servicio de importancia.

Cortar un hilo telegráfico, interrumpiendo así las comunicaciones, es un delito grave, y en este sentido lo considero de tal magnitud, que creo que debe consignarse en el tratado de estradicion.

Queria esplicar por completo mi pensamiento y nada mas que para esto he tomado la palabra.

Votado el inciso en la forma propuesta por la Comision es rechazado. En seguida se vota en la forma propuesta por el señor Diputado por Buenos Aires, es aprobado.

Se dá por aprobado el resto del artículo por no haber sido observado.

En discusion el artículo 4º

Sr. Gallo—Pediria que se leyera el artículo tal como viene en el Tratado para que la Cámara se aperciba de la modificacion.

(Se lée.)

Sr. Gallo—Como la Cámara vé, la Comision ha introducido dos modificaciones á este artículo: la primera es la supresion de las últimas palabras del inciso primero, que dicen: «ni por otro crimen ó delito que no sea de los enumerados en el Tratado.»

La razon de esta supresion se encuentra en que esto está ya dicho con mayor claridad en el artículo 8º, y esta repeticion es completamente inútil, pudiendo prestarse tal vez á una interpretacion inconveniente.

La segunda modificacion es quizá la mas importante de todas las que la Comision propone. Por el proyecto tal cual venia del Poder Ejecutivo se decia:

«El asesinato, el homicidio ó el envenenamiento del Gefe de un Gobierno Estranjero ó de funcionarios públicos y la tentativa de estos crímenes no se reputarán crímenes políticos para el objeto de la estradicion.»

Como se vé, por este artículo se hacia estensiva la escepcion que todos los pueblos de la tierra van aceptando de no considerar como delitos políticos el asesinato ú homicidio de los gefes del Estado, á todos los funcionarios públicos, y la Comision ha creido que estableciéndose el artículo con toda esta amplitud, podria venir á quedar completamente ilusoria la escepcion que se hace en favor de los crímenes políticos, que no son en ninguna parte considerados como pasibles de estradicion.

«El asesinato, homicidio ó envenenamiento,» decia, sin determinar que fuera alevoso ó la manera como pudiera venir, de un funcionario público cualquiera, no se considerará delito político. Sin embargo, puede existir el homicidio de un gefe militar, de un gefe de administracion como consecuencia directa ó inmediata de un delito político, porque desgraciadamente casi no hay un solo delito político que no venga manchado con sangre, y entónces es casi seguro que, por este medio, habria siempre un pretesto para buscar á las personas que hubiesen cometido un delito político, porque seguramente se habria de encontrar algun delito conexo cualquiera, con el asesinato de un funcionario público de cualquier género, para motivar la estradicion de un individuo.

La Comision, entonces, que si bien acepta el principio ya generalmente reconocido de que el asesinato de los altos magistrados del pais no debe ser considerado un delito político y, por consiguiente que el que lo perpetrase debe ser pasible de estradicion, ha creido conveniente limitar el alcance de este artículo, estableciendo que solo se considerará delito político la muerte alevosa dada á los magistrados del pais; no la tentativa frustrada de semejante crímen.

Este es el mismo principio establecido en el tratado celebrado por la República Argentina con el Estado Oriental; y me parece que por este medio puede salvarse gran parte de los inconvenientes que habia indicado.

Son estas las razones que la Comision ha tenido para proponer el artículo en la forma que se ha leido.

Sr. Pereyra—Pido la palabra, para hacer una simple pregunta al señor miembro informante de la Comision, respecto de este artículo.

El envenenamiento de cualquier funcionario público, aunque tuviera lugar en un momento de convulsion política, de revolucion, ¿se consideraria como delito suficiente para dar motivo á la estradicion?

Sr. Gallo—Evidentemente, sí.—Lo que tratamos de evitar por medio de esta reforma, no es que no se castigue á los envenenadores de funcionarios públicos. Por el contrario: si el hecho tiene un móvil privado, indudablemente es un delito comun, que, como todos los demas, es susceptible de estradicion.

Sr. Pereyra—Yo suponia el caso de que en un momento de revolucion se empezase por envenenar. En este caso, el envenenamiento no es precisamente un delito comun; y la Comision esceptúa....

Sr. Gallo—La Comision no esceptúa nada mas que los delitos políticos; y á fin de dar todavia mayores garantias para que no se confunda lo que es verdadero delito político con lo que no es, dice: *La muerte alevosa* dada á los magistrados de uno de los paises contratantes, no se considerará jamas delito político.

Ahora, la muerte dada á los funcionarios públicos de alta categoria podrá ser ó nó delito privado.—Eso quedará sujeto á la apreciacion de los tribunales cuando se produzca el caso. Si es un delito particular simplemente, el hecho será susceptible de estradicion. Si es un delito político, los tribunales lo declararán; y en tal caso no se concederá la estradicion.

Sr. Pereyra—Está bien.

Se dá por aprobado el artículo 4º; y se pone en discusion el 5º

Sr. Gallo—Pido la palabra.

La agregacion de este inciso 2º no es sinó una aclaracion al artículo.

Cuando dos naciones solicitan un mismo individuo, debe acordarse la estradicion á aquella en cuyo territorio se haya cometido mayor delito.

Pero como es necesario determinar con arreglo á que legislacion debe hacerse la clasificacion del delito, se establece en este inciso que dicha clasificacion debe hacerse segun la legislacion del pais del refugio, á fin de evitar las cuestiones que pudieran sujir á este respecto.

Se dá por aprobado el artículo leido.

Los artículos 6º y 7º pasan sin discusion.

Se lée el 8º

Sr. Gallo—Pido la palabra.

La modificacion introducida por la Comision recae sobre la segunda parte del inciso 1º

Por este artículo se establecen los casos en los cuales el individuo estraido puede ser acusado ó condenado en el Estado que lo reclamó, por un delito anterior al hecho que motivó la estradicion, pero descubierto con posterioridad.

La regla general á este respecto, es que los tribunales del pais requeriente no puedan someter al individuo estraido á este segundo juicio, sin el consentimiento del pais requerido.

Esto no lo decia con claridad la parte segunda del inciso 1º. Por el contrario, parecia deducirse de su redaccion que la única obligacion que tenia el Estado requeriente era poner en conocimiento del Estado requerido los antecedentes por los cuales habia adquirido el conocimiento del nuevo delito acusado.

La Comision, entonces, ha creido que esto debia ponerse de una manera bien clara, estableciéndose que el nuevo juicio no debia entablarse sinó con permiso del Gobierno del pais requeriente. Con este motivo, hemos establecido exactamente los mismos principios consignados en el proyecto de ley de estradicion sancionado en esta Cámara.

Dáse por aprobado el artículo 8º.

El 9º y 10º pasan sin observacion.

Entra en consideracion el 11º.

Sr. Gallo—Pido la palabra.

La modificacion en este caso, es indudablemente conveniente.

Por el proyecto de tratado se dice:

«Estas piezas (es decir, la sentencia condenatoria ó el mandato de prision en su caso) serán, siempre que fuese posible, acompañadas de las señas características del acusado ó condenado, y de una copia del testo de la ley aplicable al hecho criminal que le es imputado.

En primer lugar siempre es posible acompañar una copia de la ley aplicable al hecho criminal que se imputa. Así es que conviene establecer esto como una obligacion, y nó como una facultad, que se usará cuando se encuentre á bien usarla.

En segundo lugar, respecto á la otra parte del artículo que dice que se acompañarán tambien las señas características del individuo acusado ó condenado, es indudablemente difícil, en ciertos casos, acompañar las señas características del acusado ó condenado. Pero tambien la Nacion requerida tiene el derecho de exigir que se acompañen todos los datos y antecedentes necesarios para justificar la identidad de la persona, porque lo primero que tiene que hacer antes de conceder la estradicion, es adquirir la seguridad de que la persona reclamada es la misma cuya estradicion vá á conceder.

Entonces, pues, es conveniente suprimir: *siempre que fuese posible*, y esto de *las señas características del acusado ó condenado*, porque esto es difícil, si es que no se ha tenido conocimiento personal del individuo. En cambio, se puede poner esta parte del artículo, sin ningun perjuicio, en los términos propuestos por la Comision, es decir: que se acompañarán todos los datos y antecedentes necesarios para justificar la identidad de la persona requerida, y además el testo de la ley aplicable al caso.

La Comision crée, respecto de esto último, que no solamente debe ser establecido en el tratado como una conveniencia, sinó como una necesidad.

Se dá por aprobado el artículo.

Los demas artículos del tratado son igualmente aprobados.

Sr. Presidente—Queda concluida la consideracion de este asunto.

CAMINO DE LA QUEBRADA DEL TORO

Sr. Lopez—Pido la palabra.

Hace un momento la H. Cámara resolvió se suspendiera la consideracion del asunto relativo á los estudios de un camino de Salta por la Quebrada del Toro hasta Bolivia, porque así lo solicitó el señor Diputado Dr. Bustamante, para traer algunos datos que decia tenia á este respecto.

Yo apoyé esa indicacion tambien porque en ese momento no se encontraba presente el señor miembro informante; pero supongo que ahora el señor Diputado habrá traido los datos que necesitaba.

Hago, pues, mocion para que se trate este asunto, previniendo que el señor miembro informante se encuentra en la Comision de Obras Públicas.

(Se apoya.)

Sr. Presidente—Estando apoyado, y no habiendo oposicion, así se hará.

Se dá lectura del siguiente despacho.

Comision de Obras Públicas.

A la Honorable Cámara de Diputados.

Vuestra Comision de Obras Públicas ha tomado en consideracion el proyecto de ley remitido por el H. Senado para su revision, referente á un camino carretero desde la ciudad de Salta hasta los límites con la República de Bolivia, por la quebrada del Toro, y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sancion.

Sala de Comisiones, Julio 12 de 1881.

Pedro I. Lopez—Nicanor Pujol—Pedro I. Acuña—R. Ruiz de los Llanos—A. E. Dávila.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados etc.

Artículo 1º El Poder Ejecutivo mandará hacer por el Departamento de Ingenieros Civiles de la Nacion los estudios y presupuesto del costo de un camino carretero de la ciudad de Salta, por la «Quebrada del Toro» hasta los límites con la República de Bolivia.

Estos estudios serán sometidos al Congreso á la brevedad posible.

Art. 2º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Sala de Sesiones del Senado en Buenos Aires, Junio 9 de 1881.

FRANCISCO B. MADERO.
Cárlos M. Saravia,
Secretario.

Sr. Dávila—Pido la palabra.

No obstante de que el despacho que acabo de leerse ha venido tomando importancia por las postergaciones sucesivas de que ha sido objeto en cuanto á su consideracion por la Cámara, no creo que efectivamente la tenga; y por esto me limitaré á muy pocas palabras para informar á la Cámara sobre los motivos que la Comision ha tenido para aconsejar la sancion del proyecto que ha venido en revision del Senado.

La construccion ó el estudio de un camino es siempre una idea de interés social; y si ese camino tiene la direccion y los objetos del que se proyecta, que vá hasta Bolivia para fomentar el comercio de esa República con una provincia tan importante como la de Salta, la idea no puede ser reprochada.

El comercio de Bolivia con la República Argentina, es público y notorio que cada dia se hace mas considerable, ó mejor dicho, es seguro que así que el ferro carril del Norte avance hácia su destino, ese comercio tomará mas incremento.

Bolivia se comunica actualmente con la República Argentina tomando el itinerario de la Provincia de Jujuy, pasando por su capital, y de allí directamente á Tucuman; y la Nacion ha gastado dinero en construir caminos que sirvan á ese tráfico. La Cámara en una de sus sesiones pasadas, ha dado una sancion muy conveniente para hacer mas fácil este tráfico por medio de un camino que acorta en diez leguas el actual; y, siempre que sea posible facilitar los medios de comunicacion para el comercio internacional de Bolivia con la República Argentina, es conveniente hacerlo, y bajo este punto de vista la Comision crée que el proyecto de hacer un camino por la Quebrada del Toro que ligue a la provincia de Salta con Bolivia, sin pasar por la ciudad de Jujuy, responde á este propósito que antes he manifestado, de mejoramiento en la comunicacion de los pueblos, y, por consiguiente, de mejoramiento en su vida económica y comercial.

Los datos que la Comision ha recojido sobre el particular están contestes en que ese camino es perfectamente practicable. Si es practicable realmente y de un modo absoluto, no es la Comision, ni el Congreso, los que pueden decirlo, sin que ántes preceda el informe técnico de los funcionarios encargados especialmente de este objeto; pero basta la creencia fundada que tiene la Comision de que el camino es perfectamente practicable para ordenar su estudio por medio de esa oficina técnica, que es el Departamento de Ingenieros.

Que es practicable el camino, se prueba con este solo hecho: que comerciantes de Salta, perfectamente conocedores de esos lugares, se han presentado al Gobierno de aquella Provincia, antes de ahora, proponiendo hacer ese camino carretero por una suma relativamente insignificante que, si mal no recuerdo, es de diez mil pesos.

Estos proponentes son personas dignas de crédito puesto que son troperos, y ellos mismos han conducido sus tropas de carros hasta Bolivia, siguiendo el itinerario del camino proyectado. Esto demuestra, pues, que el camino es posible.

Ahora, para percibirse de que es conveniente, basta saber que por allí se sirve una parte del comercio argentino que hace la provincia de Salta, para que esta proposicion quede fuera de duda. Además, un camino nunca es inconveniente; por el contrario, siempre es conveniente.

Siendo un asunto tan sencillo, como es el estudio de un camino que ligue á una Provincia Argentina con una República hermana, limítrofe, con quien hay vínculos de comercio, y cuando no vá á resultar casi gastos de ningun género, porque serán muy insignificantes, cuando no se compromete absolutamente para nada el Congreso en esta materia, y cuando no se trata sinó de hacer con esta sancion lo que se ha hecho con cien mas en este año y en los anteriores, no creo que haya necesidad de agregar pormenores prolijos respecto de las regiones por que vá á atravesar este camino. Este es un proyecto sencillo, mucho mas sencillo que muchos otros que pasan con menos discusion en la Cámara.

No obstante, señor Presidente, si fuese necesario agregar algunas otras consideraciones mas detalladas á las generales que he espuesto, y si me encuentro habilitado para ello, tendré el honor de darlas.

La Comision, por esto, cree que la Cámara debe aceptar la sancion del Senado en la forma que viene.

He dicho.

Sr. Bustamante—Pido la palabra.

Es sumamente penosa, señor Presidente, la situacion del Diputado que, en un proyecto al parecer tan insignificante, como lo acaba de manifestar el señor miembro informante de la Comision de Obras Públicas, siente la necesidad, de dar las razones que fundan su voto, y el que, desde luego, me hago un deber en anticipar que será en contra del proyecto.

No es en mi concepto, señor Presidente, tan sencillo el asunto, como el señor Diputado acaba de manifestar: en él vá envuelta una cuestion que afecta el porvenir de una Provincia Argentina, que no puede indudablemente el Congreso, inspirándose en sentimientos verdaderamente nacionales, dejar de lado y condenar á la muerte.

He de tener ocasion, señor Presidente, si el caso lo exije, de entrar en detalles para que esta honorable Cámara pueda apreciar en su verdadero alcance el significado de este proyecto, que presenta ahora la Comision de Obras Públicas y que fué

iniciado en el Senado por el señor Senador Doctor Ortiz.

He dicho, señor Presidente, al principio, que era penosa la situacion de un Diputado que se opone á proyectos de esta naturaleza, siempre simpáticos á una Cámara; y en verdad, si el proyecto de que se trata sirviera los intereses de la República, para desenvolver y facilitar su comercio y los medios de comunicacion, sin perjuicio de una Provincia, desde luego, señor Presidente, me haria un deber en prestarle mi voto, como lo he hecho siempre; porque no recuerdo en el corto tiempo que llevo desde que tuve el honor de incorporarme á esta Cámara, haber jamás negado mi voto á una obra de esta naturaleza, cuando realmente vá á servir intereses de la República.

Pero no concepto el asuntito de que se trata en ese número; y es por esto que, conocedor palmo á palmo de esos lugares, cuyos recuerdos he tenido ocasion de refrescar con el mapa á la vista, que tambien he enseñado á algunos señores Diputados en Secretaría para que se persuadan de lo que el proyecto importa, digo, no creeria cumplir con mis deberes de Diputado si me redujera á votar en silencio en contra de este proyecto.

Voy, pues á dar los datos que habia ofrecido cuando mi honorable colega el señor Diputado Plaza, hace dos ó tres noches, hizo mocion para que este asunto se tratara. Y á este respecto viene una pequeña rectificacion á las palabras del señor miembro informante de la Comision, que decia que venia este asunto postergándose desde tanto tiempo. La primera vez que se pidió fuese tratado, me parece que fué hace dos ó tres noches; y precisamente como no era el que correspondia por su órden, no podia entrarse á tratar sin una indicacion. Manifesté que no venia con los datos que hoy tengo; que consistiendo ellos en números y demás, no era posible retenerlos en la memoria. Fué recien entónces que se trató de ponerlo á discusion; hace un rato que se trató de hacer igual cosa, y como se habia fijado por resolucion de la Honorable Cámara el dia de hoy para tratar de la Ley Municipal, esa órden del dia fué la que trajo y no las demás.

Entro desde luego á hacer conocer los detalles de este asunto.

El camino cuyo estudio se aconseja hacer, sale, señor Presidente, de Salta al Sud, es decir, retrocede hácia acá en una estension de cuatro leguas, mas ó menos; luego da una gran vuelta al Oeste y va forzosamente á uno de estos dos puntos: ó á Estaca ó á desembocar en el mismo camino carretero que tiene la República y que es por el que se hace hoy el tráfico y el comercio con Bolivia. Este camino, en el caso que se lleve á entrar al actual, de Jujuy á Bolivia, tiene que ir al Departamento de la Provincia de Jujuy denominado Cochinoca, que queda mas ó menos á 46 ó 48 leguas de la capital de esa Provincia. Advierto que todo esto está comprobado por la carta geográfica de aquellos lugares, porque comprendo que en materia de afirmaciones, de hechos, la Cámara se encontraria perpleja para adoptar una resolucion consciente entre la palabra de un Diputado que afirma un hecho y la de otro que lo niega; y por esto es que desde luego me permito hacer notar á los señores Diputados que todos estos datos están perfectamente comprobados por las cartas geográficas de aquellos lugares.

El camino, pues, que se propone, recorre, segun lo demuestran estas cartas, una estension mucho mayor que el actual de la Provincia de Jujuy al límite de la República con Bolivia, de 26 á 27 leguas próximamente.

Es ademas, un trayecto completamente despoblado. De manera que el camino no vá á servir á centros de poblacion. No sucede asi con el camino actual que sirve y recorre centros importantes de poblacion.

La Quebrada del Toro, señor Presidente, como su mismo nombre lo indica, es una verdadera quebrada; su estension es mas ó menos de 25 á 30 leguas, con grandes montañas á derecha é izquierda, que impiden completamente desviar el camino, el cual recorre un cauce que, en la época de las lluvias, es un verdadero torrente y que, por consiguiente, el camino quedaria inútil durante la época de las lluvias, dado caso que fuera practicable.

Por otra parte, he manifestado que el no va á servir centros de poblacion importantes, como los que sirve el actual camino carretero que liga nuestra República con la de Bolivia.

Sabido es que los centros de comercio de Bolivia con los cuales nuestro pais mantiene un comercio mayor y mas fuerte, son las provincias de Chichas, Tarija, Tupiza, Santiago de Cotagaita, Potosí, Chuquisaca y hasta la misma Paz. Estas son precisamente todas las provincias de Bolivia que quedan al Sud de aquella República, y las que, como he dicho, mantienen un activísimo comercio con nuestro pais.

Hay ademas, otra consideracion de alguna importancia, y es la de que al costado del actual camino carretero que nos liga con la República de Bolivia, se halla el telégrafo que nos une con la misma, y que nos pondrá muy pronto en comunicacion con todos sus centros de poblacion.

Es pues, segun esto, evidentemente contrario á los intereses de la República la apertura ó el estudio de este nuevo camino.

Y debo desde luego hacer notar que, aun cuando el proyecto se refiere solamente á un estudio, creo que me ha de ser permitido encarar la cuestion en su fondo, porque comprenderá perfectamente la Honorable Cámara que el objeto de un estudio no es otro sino dejar perfectamente establecida la practicabilidad de un camino, sus distancias, su costo, etc., y si me encuentro habilitado desde luego para entrar á apreciar las inconveniencias, no veo la necesidad ni oportunidad de un estudio, si de luego puede resolverse, en vista de los datos, que no hay tales conveniencias.

El camino actual que liga á nuestro pais con la República de Bolivia, por la Provincia que queda mas al Norte, es decir, por la de Jujuy, sirve indudablemente todos los intereses del comercio.

Comprendo, sin embargo, que seria mucho mas conveniente abrir mayor número de caminos, y que mientras mas se abriesen esos intereses estarian mejor servidos; pero siempre que ellos no envolviesen la destruccion, y la ruina, como antes he dicho, de otra provincia.

Ademas, si la Nacion tiene y costea un camino carretero, no hay razon para echar sobre el tesoro nacional un gasto que vendria á ser perfectamente inútil.

Y á este respecto, señor Presidente, el miembro informante de la Comision ha dado un dato, que supongo no lo ha de tener de muy buena fuente; me refiero al que dató sobre el costo aproximativo de este camino.

Sin temor de ser rectificado, diré que he visto en el Ministerio del Interior las propuestas hechas por uno de esos comerciantes de Salta al Gobierno de esa provincia para abrir este camino, y su costo, segun consta de esos documentos, que en cualquier tiempo podrá pedirlos la Honorable Cámara; es de treinta y tantos mil pesos, no de diez mil.

Sr. Dávila—Dije que no estaba seguro: dije si mal no recuerdo. No hago cuestion de esto.

Sr. Bustamante—Lo entiendo perfectamente porque se trataba de un dato bebido no en muy buena fuente; yo me refiero á un documento oficial, que existe en el Ministerio del Interior.

Sr. Plaza—Pero ese tampoco es dato, porque es una propuesta. Puede haber una por setenta mil, otra por diez mil y una tercera por setecientos mil, segun la clase de camino que se quiera construir.

Sr. Bustamante—No he entrado á deducir lo que de este dato se desprende, sino que llegando á esta oportunidad, me ha parecido conveniente dar á mi vez otro dato que tenia en contra.

Sr. Plaza—Que tampoco es dato.

Sr. Bustamante—Por lo demás he de agradecer mucho al señor Diputado tenga la deferencia de no interrumpirme.

Sr. Plaza—Es agregar una consideracion, no mas.

Sr. Bustamante—A su tiempo podrá agregar el Sr. Diputado todas las que guste.

El camino actual puede decirse que es un camino histórico. Es un camino muy antiguo, y el mismo que los vireyes de Lima seguian para ponerse en comunicacion con la España; es el mismo que el comercio del alto Perú frecuentaba tambien para llevar sus mercancias de los centros de poblacion; y es el mismo que siguió el caudillo Varela, no hace muchos años, perseguido por las fuerzas del General Navarro; y es fácil suponer que ni los vireyes de Lima, ni los comerciantes del Alto Perú, ni el caudillo Varela, para huir de las persecuciones de un ejército, habian de seguir el camino mas largo sinó el mas corto.

He dicho que el camino que se proyecta es mucho mas largo que el actual, y voy á justificarlo, en cuanto es posible, repitiendo que con distancias tomadas en las mismas cartas geográficas y de datos que las personas que los transitan y que conocen palmo á palmo esos territorios me han suministrado.

Es claro que para calcular las distancias he de tomar como punto de partida los grandes centros de poblacion y de comercio, porque es evidente que ni la plaza de Salta ni la de Jujuy son plazas comerciales de importancia como para mantener el comercio activo que tenemos con la República de Bolivia; todo lo que nos viene de aquella República ó va á ella, converje á este gran centro de riqueza, á la ciudad de Buenos Aires, y de aqui sale al Exterior, como sucede con los metales. Asi, pues, tomando estas distancias de un punto cualquiera del camino de esta ciudad á Jujuy, de Cobos, por ejemplo, tenemos las siguientes distancias: de Tucuman á Cobos, 51 leguas (medidas); de Cobos á Jujuy, 17; de Jujuy á la Quiaca' 54; total 125 leguas. De Tucuman á Cobos, 51; de Cobos á Salta, 9; de Salta por la Quebrada del Toro en direccion á Estaca, 74: total: 137 leguas. Tomando ahora el otro punto, si el camino vá á entrar al carretero de Jujuy, tenemos: de Tucuman á Cobos, 51; de Cobos á Salta, 9; de Salta por la Quebrada del Toro á la Quiaca, 84: total 147 leguas. Hay, pues, una diferencia, sobre el camino actual, de 25 á 26 leguas, como lo habia manifestado antes.

Pero voy á entrar en otro órden de consideraciones y á colocarme, por consiguiente, en otro terreno: voy á admitir en hipótesis que es este camino, cuyo estudio se manda hacer, sea mas ventajoso que el existente y que nos liga con la República de Bolivia, digo mas ventajoso bajo el punto de vista que se ahorrara alguna distancia, porque evidentemente ó tiene que ser mas ventajoso ó no.

Si el camino, pues, fuese mas ventajoso por la distancia á recorrer ¿qué resultaria? Que entónces todo el comercio que se hace de esta República con la de Bolivia seguiria este camino, dejando el otro de Jujuy, y entónces habriamos venido á anular totalmente la Provincia de Jujuy.

Y yo digo, Señor Presidente, puestas en la balanza estas dos consideraciones ¿qué importa mas para los intereses de la República: abreviar una distancia, por ejemplo en 8 ó 9 leguas, ó anonadar completamente una Provincia Argentina?

Y esta es la cuestion que veo envuelta en este proyecto.

Es sabido que la Provincia de Jujuy, por hallarse situada la última en el mapa de la República, lindando con Bolivia, no llega á ella ni solo extranjero, no hay alli mas inmigracion, no hay mas medios de vida, no hay mas capital, que dé algun impulso y alguna vida á la industria y al comercio local, que el comercio con Bolivia, en virtud del tránsito que se hace por aquella Provincia. Entónces pues, si el camino presentase alguna ventaja, resultaria inevitablemente que todo el comercio lo preferiria, y entónces la Provincia de Jujuy, retirada de todos los centros de poblacion y de comercio, quedaria librada á su propia suerte, sin recursos de ningun género, siendo asi que es una provincia que necesita mas que ninguna otra tal vez de la proteccion de la Nacion.

Nos hallamos empeñados, Señor Presidente, en atraer á nuestro territorio la inmigracion, en levantar centros de poblacion, en preparar ciertos territorios para llegar á ser en dias no lejanos nuevos Estados autonómicos, y vamos por una ley de Congreso á anonadar completamente una Provincia Argentina. Me parece que esto no es lógicamente posible.

Se ha dicho, Señor Presidente, en el Honorable Senado, cuando se ha cuestionado este asunto, que fué sancionado por una mayoria de dos votos, que se trataba de un gasto insignificante, de 400 ó 500 pesos fuertes.

Yo no voy á hacer cuestion en esto del costo, porque, á la verdad, me animan los mismos propósitos y los mismos sentimientos que animaban al Señor Diputado por Salta, Dr. Tedin, cuando en sesiones anteriores, á propósito de una rectificacion en el camino actual nos decia: Si 10000 pesos no bastan, que se gasten 30 ó 40000. Pero creo conveniente hacer notar que el estudio de que se trata, no ha de costar en mas de diez, 400 ó 500 fuertes, entre otras por las siguientes razones.

Un ingeniero, sabido es, gana un sueldo de 300 pesos fuertes, y, fuera de la Oficina, tiene gastos de viático; este ingeniero necesita ayudantes, y por consiguiente, la simple enunciacion de estos hechos, demostrará con evidencia que no es posible ni exacto el dato que daba el autor del proyecto de que esto originaria un gasto de 400 ó 500 pesos fuertes.

Pero se ha dicho, tambien, tratándose de esto, que es un camino que no vá á servir al comercio de Bolivia, sinó única y exclusivamente para facilitar el trasporte de los minerales de Huanchaca.

Cualquiera que haya visto la carta geográfica de aquellos lugares, sabrá que Huanchaca queda al N. O. del camino que vá á Bolivia, en territorio boliviano, que Huanchaca queda casi al frente de Potosí, y que, por consiguiente, el camino que se va á hacer, va forzosamente á entrar al camino carretero de la Provincia de Jujuy, antes de llegar á Huanchaca, y que por consiguiente la distancia será la misma que la del actual camino.

No va acortar un solo palmo de territorio.

Si los intereses del mismo mineral de Huanchaca están perfectamente servidos por el camino actual, no veo, por este lado, la necesidad de un nuevo camino.

Pero, se me dirá, Señor Presidente, que se trata simplemente de un estudio; y que esto no tiene importancia, como lo decia el señor miembro informante.

Pero yo pregunto: ¿cuál es el objeto de un estudio, tratándose de una oficina técnica, que va á ejecutarlo? Es indudablemente poner de manifiesto la estension, la practicabilidad, el costo, etc., de ese camino.

Pero ¿la Oficina de Ingenieros podrá venir á decirnos, en virtud de los estudios técnicos que haga, que este camino, bajo el punto de vista de los intereses de la República, es ó nó conveniente? Es la Oficina de Ingenieros la que debe resolver este punto, ó es el Congreso. Indudablemente que lo es el Congreso.

¿Qué dirá la Oficina de Ingenieros? ¿Dirá que el camino es mas corto?

Pero, señor Presidente, acepto en hipótesis que el camino sea mas corto, que sea mas practicable. Y en virtud de esta aseveracion podrá el Congreso mandar ejecutar la obra, decretando la muerte, como he dicho, de una Provincia Argentina?

No lo creo, señor Presidente.

Asi, pues, la Cámara se encuentra perfectamente habilitada en este caso especial, porque es un caso verdaderamente especial, para poder resolver, desde luego, sobre la conveniencia ó inconveniencia de mandar hacer estos estudios.

Y debo tambien recordar en este momento, algo que no está en armonía con las ideas del mismo autor de este proyecto.

Sabemos, señor Presidente, los que seguimos con algun interés las discusiones de las Cámaras, para ilustrar nuestra opinion y poder conocer los fundamentos que la otra Cámara ha aducido para sancionar un proyecto, que la Comision del Interior del Senado se ha espedido en contra de todos los proyectos para hacer estudios; y asi vemos que se ha espedido en contra de los proyectos relativos á estudios de ferro-carril en Entre Rios; en contra del ferro-carril á Chumbicha, asunto de que se ha ocupado ayer esa Cámara, y que fué precisamente sancionado en contra de la opinion del autor de este proyecto.

Por consiguiente, yo no veo la necesidad de que cuando una Cámara se encuentra habilitada, por las razones que acabo de manifestar, para resolver sobre la conveniencia ó inconveniencia de un estudio, se mande sin embargo practicarlo, aunque se trate de un estudio que cueste solamente diez pesos fuertes á la Nacion.

No comprendo que, cuando tenemos tantas obras públicas que absorben las entradas del Tesoro, vayamos á emplear veinte pesos fuertes para un estudio innecesario y contrario á los intereses de la República, (hablo de los intereses de la República bien entendidos).

Con estos propósitos, y siguiendo el jiro imprimido á este asunto, he creido que era un deber de conciencia no votar en silencio.

Son estas las razones que me han obligado á fundar mi voto, sea cual fuere la resolucion que la Cámara adopte en este asunto.

Sr. Dávila—Pido la palabra.

Como la Cámara habrá podido notar la oposicion que ha hecho el señor Diputado por Jujuy, no ha podido hacer vacilar los fundamentos del sencillísimo proyecto que está en discusion.

Yo hago honor completo á los sentimientos del señor Diputado por Jujuy, que se ha colocado en el terreno del espíritu local legítimo, no del espíritu local exagerado; de ese espíritu local que forma una de las fuerzas mas poderosas del progreso de las sociedades.

No se puede, señor Presidente, exijir á un hombre que renuncie de las afecciones del sentimiento y de las aspiraciones del medio social en que ha nacido y en que ha vivido.

Del punto de vista de la oposicion local, la del señor Diputado por Jujuy es perfectamente esplicable; pero no sucede lo mismo, á juicio de la Comision, mirado el asunto del punto de vista de los intereses generales, de los intereses nacionales.

Asi como el señor Diputado, colocado en ese terreno, hace fuego sobre el proyecto, los señores Diputados por Salta animados del mismo espíritu local que el señor Diputado por Jujuy, harian su defensa acalorada, diciendo: Por este camino se benefician los intereses de la Provincia de Salta; y eso basta.

El señor Diputado por Jujuy ha presentado dos órdenes de observaciones: Primero, que el camino proyectado es de difícil construccion; que es un camino desprovisto de recursos, que es un camino mas largo que el actual.

Segundo órden de observaciones:—Que el camino que se proyecta es una amenaza para la existencia misma de la Provincia de Jujuy, por cuanto vendria á quitarle el movimiento comercial de Bolivia que se opera por esa Provincia.

Pero la Cámara habrá notado que estas dos proposiciones son contradictorias.

Si el camino que se proyecta es mas largo, si es mas desprovisto de recursos, si es menos apropiado que el camino actual, es claro que el comercio de Bolivia no se ha de servir de este camino, porque, naturalmente, buscará el mas corto y el mas provisto de recursos.

Debe ser este camino mas conveniente en el sentido de ser mas corto, mas lleno de recursos, cuando puede significar un peligro para la existencia de la Provincia de Jujuy, por razon de quitarle el tráfico de la República de Bolivia.

Con este peligro que hace valer el señor Diputado por Jujuy, le combato yo ahora todas las observaciones que hacia sobre las inconveniencias del camino, considerado en si mismo.

Yo no considero, por otra parte, que estos caminos sean antagónicos.

Y acepto con mucho gusto el proyecto del señor Diputado por Jujuy, que manda hacer estudiar el camino de la Capital de esa Provincia á la Quiaca; y lo acepto con el mismo espíritu el proyecto sobre estudio de un camino, que está en discusion.

No creo, señor Presidente, que la fuerza social, que las fuerzas productivas del pais sean antagónicas.

Creo, por el contrario, que todas ellas son armónicas.

Los intereses de la Provincia de Jujuy, deben sostenerse justamente con los medios que Dios ha dado á esa Provincia para vivir, desarrollarse, prosperar y se[illegible].

El progreso de la Provincia de Salta, como el de todas las demás de la República, debe efectuarse por el desarrollo de sus elementos naturales sin violacion de las leyes de la naturaleza.

Si el camino de la Quebrada del Toro es el mas corto para llegar á Bolivia, quiere decir que es el camino internacional, aunque venga á perjudicar relativamente á la Provincia de Jujuy.

No se debe sostener artificialmente la vida de los pueblos. Hay que ir á las fuentes verdaderas, á las fuentes naturales de prosperidad con que el progreso las ha dotado para labrar el bienestar.

Disminuirá el tráfico de Jujuy, se dice; vendrá por Salta.

Pero ¿cuánto importan para el comercio internacional las ventajas del comercio de Bolivia, teniendo un camino mas corto, mas cómodo y menos [illegible]?

¿Cuánto importa un centavo, dos centavos por arroba durante un año solamente, en un comercio que tiene una importancia de dos ó tres millones de pesos fuertes anuales?

¿Haremos depender, entónces, el comercio internacional de la República Argentina con Bolivia, de la necesidad de sostener á la Provincia de Jujuy, que ha quedado por la geografía al estremo de la República?

Seria una especie de impuesto forzoso que el Congreso Argentino impondria al comercio de Bolivia con la República Argentina y al comercio de la República Argentina con Bolivia en favor de la subsistencia de Jujuy, en cuyo nombre fundó su oposicion el señor Diputado por la misma Provincia.

Si el Congreso sabe que ese camino es el mas conveniente, que ese camino será preferido por el comercio, por ser el mas corto para venir de Bolivia á la República Argentina, y vice-versa, yo digo que el Congreso no tiene derecho para privar al comercio internacional de las vias mas cortas, mas económicas y convenientes.

Bajo ningun interés, con ningun propósito pueden torcerse estas leyes económicas fundadas por las leyes de la naturaleza.

Estas violencias á la geografía, no se justifican. Esto seria tambien el sistema del proteccionismo, llevado á su último estremo.

Creo, pues, haber demostrado esta proposicion, que si el camino proyectado es mas corto, y, por consiguiente, si él puede ser preferido por el comercio debe ser protejido por el Gobierno de la Nacion, precisamente por las razones que ha dado el señor Diputado.

Si no es el mas corto, no será el que preferirá el comercio, porque, ante todo, él vela por sus intereses.

Ademas, se trata de una provincia que reditua á la Nacion en su Aduana una cantidad inmensamente superior á la de la Provincia de Jujuy....

Sr. Tedin—Puedo darle algunos datos que he visto publicados.

Sr. Dávila—Los tengo á la mano.

El mes de Junio, señor Presidente, ha producido la Receptoria de Jujuy,772 pesos fuertes, y la de Salta 14,800 y tantos.

Señor Presidente: una provincia que se presenta de esta manera contribuyendo al Tesoro Público pregunto sino merece que se le ponga en una comunicacion mas directa con el pais vecino.

Aunque este camino no beneficiara sinó á la provincia de Salta, la nacion tendria el deber de beneficiar el comercio de una Provincia Argentina por que es tambien el suyo. Este progreso parcial de una Provincia Argentina es el progreso general de todas, por la sencilla razon de que el progreso general se compone de una cantidad de fracciones pequeñas, que vienen á formar el gran conjunto de la prosperidad y bienestar de la Nacion. No es insignificante el progreso de una Provincia.

Por otra parte, he oido á personas conocedoras de aquel comercio este hecho: la mayor parte de las tropas que hacen el tráfico de Bolivia con la República Argentina, son de Salta; y si esas tropas, como lo ha manifestado por la propuesta de uno de esos negociantes, prefieren este camino de la quebrada del Toro, ¿por qué los dueños de quitar su camino propio de Salta y los dueños de obligar á que vayan por Jujuy? No creo que hay justicia en esto.

Yo creo que una parte del comercio de Bolivia se hará por Jujuy, especialmente el comercio que sea servido por tropas de esa provincia; pero forzosamente que hacerse por alli; pero los troperos de Salta han de preferir el camino de la Quebrada del Toro, porque les es mas ventajoso, y entonces es necesario servir á todos los intereses del comercio, y no perjudicar á unos para con su perjuicio favorecer á los otros.

Siento, señor Presidente, encontrarme en una situacion desventajosa respecto del señor Diputado por Jujuy por lo que hace á las noticias topográficas de aquellas regiones, que él dice conocer palmo á palmo, y que yo no conozco. Esta será una tarea que está reservada á los miembros de la Cámara que hayan viajado y que conozcan esos territorios. Pero, señor Presidente no es este un motivo para que deje sin contestacion este argumento de que, entre las afirmaciones de un Diputado que dice que el camino es practicable y entre las afirmaciones de otro que dice que no es practicable, entre las afirmaciones de un diputado que dice que el camino es mas largo, y otro que dice que el camino es mas corto, la Cámara se verá en conflicto para fallar. Yo me esplico esto cuando se trata de mandar hacer el camino; pero hoy tratamos la manera de descubrir en poder de quien está la verdad, si por parte de los que niegan ó de los que afirman. Los ingenieros nos dirán las dificultades ó ventajas que tiene el camino para hacerse; nos dirán su costo, y entonces el Congreso, comparando con conciencia plena, dará á esta cuestion la sancion que corresponde. Por ahora no estamos habilitados, ni el señor Diputado ni nadie, para dar un voto definitivo en esta cuestion. Precisamente para resolver esta cuestion, para formar conciencia de su importancia, es que mandamos hacer los estudios.

Por lo que hace al costo de los estudios, debo observar al señor Diputado por Jujuy, que a mi juicio, ha padecido un error.

Desde que la obra se manda hacer por medio del Departamento de Ingenieros no hay que imputar sus sueldos á partidas estraordinarias, sino a las partidas ordinarias de Presupuesto.

Ayudantes los hay en la oficina de Ingenieros para que acompañen á los ingenieros; hay cuadrillas de camineros con sus correspondientes ingenieros, y ayudantes que precisamente trabajan en esas rejiones.

No hay pues, necesidad de un personal técnico estraordinario, y por lo que hace el elemento secundario como peones, están, como he dicho las cuadrillas de camineros por alli cerca, y se puede perfectamente llenar este objeto con esos elementos.

Pero, suponiendo que haya necesidad de ayudar con algunos peones á los ingenieros, son gastos muy pequeños, que no alcanzaran á los quinientos pesos fuertes.

El Departamento de Ingenieros tiene ademas una partida para viático: lo que se puede gastar son sesenta patacones en cada ingeniero, por razon del sobre sueldo, cuando están ausentes de la Capital. Serán entonces dos meses: serán tres; serán trescientos pesos; algo que se paga á los peones que llevan las mulas; lo que, indudablemente, no pasará de los quinientos pesos. Pero, como he dicho, esta no es materia de debate, y, sin hacer cuestion, queria rectificar un dato que afectaba á la consideracion de la Cámara.

Creo, señor Presidente, haberme dado cuenta de las observaciones principales que ha hecho el señor Diputado por Jujuy y sentiria si algo he olvidado, no porque crea que la cuestion merece un debate tan concienzudo sino porque habria deseado, por las consideraciones especiales que tengo por el señor Diputado y porque veo que su actitud le honra como representante de aquella Provincia, no haber dejado nada sin hacerle los honores debidos de la contestacion.

Hé dicho.

Sr. Bustamante—Pido la palabra.

Sr. Presidente—Debo observarle que el asunto está en general.

Sr. Gallo—Hago mocion para que declare libre el debate.

Apoyada asi se resuelve por una votacion.

Sr. Presidente—Ahora tiene la palabra el señor Diputado por Jujuy.

Sr. Bustamante—No obstante que estoy penetrado de este nuevo razgo de benevolencia de la Honorable Cámara al declarar libre el debate en este caso, no saldré de mi propósito, que es simplemente el de rectificar algunas de las objeciones que ha hecho el señor Diputado que deja la palabra.

Ha manifestado, señor Presidente, que mi oposicion aún cuando lo ha hecho en ese lenguaje correcto y parlamentario en que se acostumbra [illegible] el señor Diputado obedecia á un espíritu de localidad; agregando, sin embargo, que era uno de esos espíritus de localidad perfectamente justificados.

Muy léjos está de mi semejante cosa. No hay ni siquiera la razon de mi residencia en la Provincia de Jujuy para que pudiera sospecharse que es un espíritu de localidad el que guia mis convicciones en este caso. Creo, señor Presidente, que obedezco á sentimientos verdaderamente argentinos, y es fundándose en esos sentimientos, que he dicho: no podemos, mientras llamamos al extranjero á labrar la tierra, á levantar centros de poblacion, decretar la ruina de un Estado Argentino abriendo un camino como el que se trata. Creo, pues, que un sentimiento y una oposicion que se inspira de esta manera, no puede ser calificado de un sentimiento local.

Se ha dicho que este camino beneficia la Provincia de Salta. Es cierto, señor Presidente, y yo no seria el primero en darle mi voto, por que comprendo tambien, como comprende el señor Diputado, que el beneficio de la República no es sinó la suma de los beneficios de todas las localidades que la constituyen; que el engrandecimiento de la República, que el desenvolvimiento del comercio, el desarrollo de la industria de toda la República, no es sino la suma del engrandecimiento del comercio, del desarrollo de las industrias de todas y cada una de las Provincias que la constituyen. Pero de aqui á admitir que para beneficiar á una localidad arruinemos á otra, hay una inmensa distancia que no puedo salvar.

Se ha dicho que no son dos caminos antagónicos que por el contrario se complementan.

Ojalá esto sucediera! Pero debo recordar á la Cámara un hecho á este respecto.

Hace un año, mas ó ménos, que tuve el honor de incorporarme á esta Honorable Cámara, y uno de mis primeros actos fué interpelar al señor Ministro del Interior señor Zorrilla, para que se mandara componer este camino de Jujuy á Quiaca, en virtud de la afluencia del comercio que se agolpaba á las puertas de nuestra República. Hace un año; y apesar del reconocimiento de lo y la laboriosidad del actual Ministro y sus buenos deseos para que la obra se haga; no se ha movido una piedra, no obstante haber yo mismo, en virtud de datos que se suministraron, manifestado hace dos meses que se estaba componiendo el camino.

Sr. Lopez—¿Qué camino?

Sr. Bustamante—El de Jujuy á la Quiaca.

Sr. Lopez—Actualmente hay una cuadrilla de camineros que se ocupa de hacer las reparaciones necesarias en el camino de Jujuy á Quiaca, y uno de esos ingenieros es el que ha remitido el estudio que ha conocido la Cámara en una de sus sesiones anteriores.

Sr. Bustamante—¿Ha concluido el Sr. Diputado?

Sr. Lopez—Sí, señor.

Sr. Bustamante—Está equivocado el señor Diputado!

Es exacto que fueron el ingeniero y las cuadrillas de camineros, pero, despues de haber ido y no haber compuesto ni una legua, se retiraron.

Tengo cartas del señor Gobernador de Jujuy que asi me lo manifiestan, y que he puesto en conocimiento del Ministro del Interior y este ha llamado al señor Gefe del Departamento de Ingenieros para pedirle esplicaciones al respecto.

No se ha compuesto, pues, el camino, y estoy citado estos hechos para que la Cámara pueda penetrarse que cuando vengo á hacer estas afirmaciones, vengo á hacerlo por que tengo la evidencia sobre ellas, y entónces digo: si tratándose de un solo camino que nos liga con Bolivia, no se ha podido en un año conseguir que se componga y vá á venir la época lluviosa durante la cual es imposible hacerlo ? ¿qué sucederá cuando tengamos dos caminos? Que nunca ho mas dificil, mucho mas imposible su compostura, y sucederá en este caso aquello de la historia de la fábula del Lobo y el Cordero.... Se compondrá de la Quebrada de Toro, y el de Jujuy no se tocará cerrandose asi el tránsito por él.

Decia tambien el señor Diputado, miembro informante de la Comision de Obras Públicas que se trataba de violentar la geografía al privar á Salta, de un beneficio que la misma naturaleza le habia dado aun cuando estas no fueran precisamente sus pasos al darle un camino mas corto y mas conveniente.

Es todo lo contrario; se trata de violentar la geografía para quitar á la Provincia de Jujuy lo que la naturaleza le ha dado.

La Provincia de Jujuy es la que linda con la República de Bolivia, es la última provincia del lado, y el llevar un camino directamente de Salta á la República de Bolivia es violentar la geografía, puesto que la naturaleza ha colocado á Jujuy en los límites con Bolivia y no ha colocado á Salta en esas condiciones.

En cuanto al argumento que se hace respecto de la mayor renta que produjo la Aduana de Salta, es cierto en parte; pero el señor Diputado miembro informante de la Comision ha olvidado tambien manifestar otro hecho que vendria á disminuir esa renta, y es que este nuevo camino nos vá á exijir otra Receptoria en el límite con Bolivia, donde termine.

Sr. Tedin—Existe actualmente.

Sr Bustamante—¿Dónde?

Sr. Tedin—En el camino cuyos estudios se manda hacer.

Sr. Bustamante—En Jujuy no, y la receptoria de la Quiaca, pero nó en territorio de Salta.

Precisamente ratifico lo que decia: que haciendo otro camino que no fuera el de la Quiaca, habria que poner dos receptorias: una en la Quiaca, para el tráfico que el señor Diputado cree que continuaria, y otra para el tráfico de Salta.

Pero yo he dicho que estas circunstancias son las ménos importantes, porque cuando realmente se trata de los intereses de la República, y de desenvolver su comercio y su industria, no pesan en mi ánimo estas consideraciones.

No tengo más que manifestar.

Sr. Tedin—Pido la palabra.

Me felicito, señor Presidente, de que la Cámara, en la sesion anterior, haya postergado la consideracion de este asunto á fin de que el señor Diputado por Jujuy pudiera presentar los datos que tenia para hacer oposicion al proyecto que iba á tratarse. La Cámara ha escuchado las objeciones que ha hecho, conoce los datos que ha presentado y por consiguiente puede votar con completa libertad y conocimiento exacto de la cuestion.

Me felicito tambien de que se haya postergado, porque asi la Cámara ha podido ver que las objeciones que tenia que hacer el señor Diputado por Jujuy son insignificantes, y no de la importancia que al principio se creyó pudieran tener.

Las dos objeciones que se hacen al proyecto en discusion, son que, existiendo un camino de Jujuy á Bolivia, era innecesario otro, aunque este fuera de Salta á Bolivia; y que practicado ese nuevo camino se produciria la ruina de la Provincia de Jujuy.

Estas objeciones han sido contestadamente por el miembro informante de la Comision de Obras Públicas.

Por consiguiente, muy poco tendré que decir. Sin embargo voy á agregar algunas palabras en apoyo del proyecto que se discute.

Los dos caminos á que se hace referencia son independientes uno de otro, y de ninguna manera se perjudican.

El camino de Jujuy á Bolivia sirve para el trasporte de las mercaderias que vienen desde Bolivia a Jujuy y que pasan al centro de la República. El camino que se proyecta actualmente va á servir al comercio que se hace directamente de la Provincia de Salta con la República de Bolivia, comercio que es sumamente importante.

La importacion y esportacion de esta Provincia están casi equilibradas, mas bien el consumo es menos; y el comercio de esportacion lo hace con la República de Bolivia.

Esto es sumamente importante y merece, por consiguiente, que se le proporcione los medios indispensables para su desarrollo.

Si solamente se dejase el camino que existe actualmente de Jujuy á la Quiaca, se aumentaria en un número considerable de leguas el trayecto que tienen que recorrer.

Sr. Bustamante—En nueve leguas.

Sr. Tedin—Algo mas.

Salta esporta para Bolivia harinas en gran cantidad, productos de los departamentos del de Lerma, distantes ocho ó nueve leguas de Salta. Para ser conducida á Bolivia, tiene que hacer este trayecto mas 18 leguas de Salta Jujuy, pudiendo pasar directamente desde el punto donde son recogidas, en los valles de Lerma hasta la boca de la Quebrada del Toro si este camino fuera facil. Por consiguiente, se aumenta inutilmente el trayecto en 18 leguas.

Pero no solamente son harinas lo que esporta Salta; sobre todos para los departamentos de Atacama y Calama y otros puntos del Pacífico, esporta tambien ganado, artículos manufacturados, como calzado, etc.—Esto es lo que esplica la diferencia que se nota, segun los datos leidos por el miembro informante, entre la renta producida por la aduana de Jujuy y la de Salta. La mayor parte de esa renta no es debida á las mercaderias que pasan de la capital de la República á Bolivia pues estas van de tránsito y no pagan derecho, sinó al comercio directo de Salta con aquella República. Por consiguiente, bien merece la pena de hacerse este camino.

Los temores del señor Diputado de que se perjudicaria á Jujuy con la apertura de este camino, me parecen infundados. Cada una de las provincias, como ha dicho muy bien el señor miembro informante de la Comision, tiene en sí misma los elementos de progreso, y ayudándolos es como se han de desarrollar y podrá ir el bienestar del pais; el engrandecimiento de la Nacion es el que ha de producir el de cada una de las provincias. Y uno de los medios mas eficaces para conseguir esto, es fomentar en lo posible el comercio que de dos años á esta parte viene haciéndose entre la República Argentina y Bolivia, facilitándole las comunicaciones. Este comercio es [illegible] actualmente no ha echado todavia raices profundas. Todos conocemos la causa porque se ha establecido, que es la guerra de Chile con Bolivia y el Perú.

Actualmente, las mercaderias que se esportan de la República Argentina á Bolivia llegan á su destino con un recargo, sobre el costo de fletes mayor que el que sufrian cuando ese comercio se hacia con Chile. Asi es que, si llega el momento en que la paz se haga entre aquellas dos repúblicas, volverá á Chile el comercio de Bolivia; y es indudable que para conseguirlo no de la [illegible] Chile cuantos esfuerzos le sea posible, acordándole franquicias que antes no tenia. Convendria, pues, por cuantos medios estuviesen á nuestro alcance, procurar que ese comercio se radicase en la República Argentina, y el único modo de conseguirlo, ó el mas eficaz al menos es facilitar las vias de comunicacion.

El comercio con Bolivia beneficia á toda la República Argentina, no á Salta y Jujuy únicamente. El beneficio que estas dos provincias reciben es insignificante, tan insignificante como puede ser el que dejan mercaderias en tránsito para otro pais.

Los comerciantes de Bolivia vienen á Buenos Aires, que es el gran centro comercial, y pagan los impuestos en esta aduana, ó si se abastecen en esta plaza, el comercio de Buenos Aires toma mayor[es] mercaderias en Europa para venderlas á los bolivianos, y esto se traduce por un aumento en las rentas de la Nacion. Y son estas rentas las que han de beneficiar á Jujuy; es con ellas que se ha de llevar el Ferro-carril á Salta, á Jujuy y á las demás provincias.

Quizá el señor Diputado por Jujuy se ilusiona porque vé que de Huanchaca pasan continuamente cargamentos de barras de plata. A veces pasan por Jujuy y otras veces por Salta, ¿Pero qué beneficio deja? ¡Absolutamente ninguno; dejan el recuerdo de que en tal fecha pasaron por alli y nada mas. Mientras tanto vienen á Buenos Aires para ir á Europa; pagan aqui el impuesto de aduana, y producen un beneficio general á la Nacion.

Asi es que creo que las objeciones hechas por el señor Diputado por Jujuy no son sérias y no merecen que se les preste tanta consideracion.

Por estas razones, votaré en favor del proyecto de la Comision.

Sr. Blas—Pido la palabra.

He oido la defensa habilísima que ha hecho el miembro informante de la Comision del proyecto que ha presentado, pero todas sus razones no me salvan mas dificultad.

Es sabido que la mayor parte del comercio de Bolivia viene por el camino que pasa por Jujuy, no por el de la Quebrada del Toro, por mas que se diga que ha venido una tropa de carros, vacia, por alli, como por via de ensayo, para que sirva de base á una propuesta que los mismos troperos han hecho al Ministerio del Interior y de la cual ha hablado el señor Diputado por Jujuy.

Decia pues, que las razones dadas no me habian salvado esta dificultad.

Actualmente tenemos un camino que, segun se ha demostrado, pasa por Salta y por Jujuy, y es mas directo que el que va por la Quebrada del Toro, puesto que no se puede dudar que mas recta es una linea de Sur á Norte, casi sin apartarse de su direccion, que una linea que tiene que doblar hácia el Oeste y dar una vuelta de 20 leguas, por lo ménos, distancia á que está la boca de la Quebrada del Toro de Cobos, que es por donde pasa el camino nacional.

Yo me hago esta reflexion. Es conveniente, para los intereses de la Nacion, hacer dos caminos—no sé si por exceso de lujo,—para comunicarse con Bolivia. Puesto que sabemos que este camino de la Quebrada del Toro tiene que unirse con el camino nacional que pasa por Jujuy, en el departamento de Cochinoca ¿conviene que la Nacion costée dos caminos para que al fin vengan á unirse en el pueblo de Cochinoca, haciendo un gasto enorme? Si favoreciera el comercio de Salta, pase; no exijo que se le dé á Jujuy esa contribucion forzosa de que hablaba el miembro informante de la Comision pero no creo que beneficie á Salta ni que perjudique de tal modo á Jujuy.

Es á la Nacion que se perjudica haciéndola gastar por lo menos 70.000 patacones en un camino que considero inútil.

Y voy á dar la razon porqué lo considero inútil.

El camino que se proyecta por la Quebrada del Toro tiene por lo menos 20 leguas desde la embocadura que está á siete leguas y media del pueblo de Salta; tiene 20 leguas de playa, que es un terreno completamente pedregoso, formado por las corrientes que se desprenden de las vertientes de los cerros, y se encuentran piedras cuyo volúmen es hasta de un metro cúbico; lo que dificultaria y haria sumamente costosa la construccion de ese camino. Subiendo á la altiplanicie del departamento de Cochinoca, tiene ese camino forzosamente que pasar por las Salinas donde tiene que recorrer varios kilómetros llenos de agua en el punto mismo de esas lagunas que forman las Salinas, no pudiendo desviarse para tomar otro camino, por que carece completamente de pastos, á tal punto que muchas veces no tienen los troperos qué dar de comer á los animales. Cualquier tropa que fuera por alli tendria que llevar forrajes para uno ó dos dias por lo menos y este es un gran inconveniente.

Si tenemos, pues, un camino que pasa por Jujuy, enlazando en su trayecto varios pueblos de importancia como Tumbaya, Tilcara, Humahuaca etc, y si ese camino, segun lo demuestran los mapas y los datos que nos suministran personas que han andado por la Quebrada del Toro y por el camino nacional, es el mas corto, ¿por qué ese empeño en hacer otro que, á mas de ser mas largo, no presentaria ventaja positiva ninguna para el pueblo de Salta?

Yo creo que Salta queda mejor uniendo sus esfuerzos á los de Jujuy para tener constantemente un camino bueno; y ese camino bueno no puede ser otro que el camino nacional que parte actualmente de Tucuman y sigue hasta la frontera de Bolivia, pasando por Jujuy.

Voy á esplicar algo mas mis observaciones: En la época de las lluvias, que generalmente principian en Noviembre y concluyen en Mayo, es imposible mantener el camino en regulares condiciones para que pasen tropas de carros por la Quebrada del Toro, lo que es una gran desventaja para el camino proyectado actualmente: mientras que por el camino que va desde Tucuman y pasa por las ciudades de Salta y Jujuy, tenemos ese inconveniente, aunque no en tan grande escala como en la Quebrada del Toro, cuando se va directamente de Salta á Jujuy; pero ese inconveniente se salva fácilmente tomando el camino directo que va de Tucuman pasa por Cobos y sigue á Bolivia tomando la ciudad de Jujuy ó dando una pequeña vuelta desde la ciudad de Salta cuando se sale de alli, tomando por Cobos, por un camino muy bueno.

De modo, pues, que manteniendo este camino, que va desde Tucuman y pasa por Salta y Jujuy, en buenas condiciones, creo que recibirá la Provincia de Salta ventajas mas positivas que con la construccion del camino que se proyecta por la Quebrada del Toro. Por esta razon: se puede tener el camino en estado de servir en todas las épocas del año, mientras que por la Quebrada del Toro esto no sé como seguiria.

Hay otra razon fundamental, y es que, existiendo estos dos caminos, resultaria que ni el uno ni el otro se compondrian á su tiempo, y no tendriamos ninguno que sirviese. El peligro positivo que veo en esto, señor Presidente, es que la distancia que separa á la ciudad de Buenos Aires, donde residen los poderes públicos de la Nacion, pesa de una manera abrumadora sobre las provincias lejanas, cuyos intereses son mirados con alguna indiferencia, como la de Jujuy, y resultaria que una vez que se hiciera este otro camino, no se acordarian de componer el camino actual que pasa por Salta y Jujuy dirigiéndose á Bolivia, el cual quedaria en condiciones pésimas, en condiciones de no servir á Salta siquiera, mucho mas cuando Salta no lo podrá conservar en buen estado el suyo, porque, como he dicho, esta conservacion es casi imposible.

La quebrada de Humahuaca, segun datos que se me han dado es mucho mas ancha que la quebrada del Toro, y permite que el camino vaya por la falda de los cerros, cosa que creo será imposible hacerse en la estension de lo que se llama verdaderamente Quebrada del Toro.

Agregaré unas palabras referentes á otras que ha dicho el señor Diputado por Salta, Dr. Tedin, que justifican lo que he manifestado antes: de que no es mejor ni beneficia á la Provincia de Salta el camino de que se trata.

El señor Diputado nos decia: Es muy posible que una vez que concluya la guerra entre la República de Chile y la de Bolivia, Chile quiera atraerse este negocio de los minerales de Huanchaca, porque los puertos del Pacífico son la via mas cómoda y no exigen fletes tan altos como la via terrestre.

Esa misma razon sirve para oponerse al proyecto.

Puesto que los negocios de Huanchaca, que, por otra parte, están bien servidos.... ...

Sr. Tedin—No me refiero á los negocios de Huanchaca solamente: hago referencia á todo el Sud de Bolivia, que hacia antes su comercio por Chile y que ahora lo hace por la República Argentina.

Sr. Blas—El camino de la quebrada del Toro podrá servir al comercio de Huanchaca; pero nó á todo el Sud de Bolivia, porque el comercio de Bolivia, tiene y ha tenido siempre un camino natural y es el de la Quiaca.

Decia, señor Presidente, si se nos presenta la posibilidad de que Chile trate de atraerse el comercio de Bolivia, y que quede paralizado el que existe con este pais desde hace dos años, ¿qué razon tenemos para hacer este sacrificio gastando el dinero, inútilmente, con la probabilidad de que no subsista ese comercio?

A esto debo agregar, señor Presidente que ese camino únicamente serviria para un establecimiento mineral que hoy dia dá buen resultado, pero que mañana puede no dar ninguno.

Huanchaca, como se sabe, está establecido en un cerro y si mañana las minas no producen nada, si se abandona el lugar, quedaria, por consiguiente, inservible el camino que se proyecta.

Por esta razon, votaré en contra del proyecto; no por un sentimiento mezquino de localismo, sinó porque considero inconveniente para la Nacion hacer un gasto que es completamente inútil.

Sr. Plaza—Pido la palabra.

Sr. Presidente: seré muy breve: no debo tomar mayor tiempo á la Cámara, cuando es la hora tan avanzada.

Dejé en noches pasadas á la indicacion que hizo el señor Diputado por Jujuy, pidiendo que se postergara la consideracion del asunto, en atencion á los datos que él prometia presentar á la Cámara, y en virtud de los cuales haria oposicion á la sancion del proyecto, en la forma en que venia aconsejado por la Comision. No podia dudar de la seriedad del señor Diputado, ni podia creer por un momento que careciera de datos que pudieran influir de una manera razonable en su ánimo para oponerse realmente á la sancion del proyecto de que se trata.

La Cámara ha tenido ocasion al presente de imponerse de los datos presentados por el señor Diputado; y, condensándolos en dos puntos capitales, como han sido ya contestados y contestados victoriosamente por el señor miembro informante de la Comision y por el señor Diputado por Salta, Dr. Tedin, yo debo agregar muy breves consideraciones, para manifestar simplemente lo siguiente.

Jamás creeria, señor, conociendo como conozco las condiciones que distinguen al señor Diputado por Jujuy, que el móvil de su oposicion pudiera ser un sentimiento de egoismo, no creo tampoco, como el señor Diputado por la Rioja, que á este respecto pueda el señor Diputado abrigar un sentimiento local.

Mas me inclino á creer que esos errores de condiciones topográficas y económicas respecto á las conveniencias de país.

No se puede empequeñecer una cuestion tratándose de puntos de vista tan limitados, tan concretos, tan mezquinos, diré asi, señor Presidente, sobre si se beneficia un poco mas á una provincia que á otra, cuando se trata del bien comun, cuando se trata del progreso del pais y del desenvolvimiento de las vias de comunicacion para el engrandecimiento y prosperidad de la Nacion.

Bajo este punto de mira, digo, pues, señor Presidente, que no es mi deseo entrar á ese terreno en que se miden las conveniencias mayores ó las conveniencias menores de Jujuy; pero sí debo decir, señor Presidente, en corroboracion de la opinion que acaba de emitir, que el señor Diputado por Jujuy ha incurrido en dos errores.

El señor Diputado nos decia:

El camino de que se trata, ¿será bueno ó malo; será mas corto ó menos corto del que existe actualmente, partiendo de Jujuy hácia Bolivia.

Contesto al señor Diputado: Ignoro en este momento si el camino será mas largo ó mas corto. Ni el mismo señor Diputado, con todos los datos que ha tomado, ni la Cámara entera está habilitada para determinar cuál será la estension del camino á estudiarse, puesto que todavia no está estudiado de una manera conveniente por personas competentes.

Por consiguiente, nadie podrá determinar con precision su estension; nadie podrá tampoco decirnos á priori el camino de que se trata es mas largo del que actualmente existe.

Por lo tanto, señor Presidente, la oposicion que hace el distinguido señor Diputado por Jujuy no tiene razon de ser; y, finalmente, no concibo que se pueda hacer una oposicion bien meditada y fundada en consideraciones de peso, oponiéndose al estudio de un camino.

Mucho menos lo concibo cuando esa oposicion descansa en otro órden de consideraciones.

Ese camino ¿perjudicará indudablemente á Jujuy?

¿Será el anonadamiento de esta provincia?

¿Decretar la construccion de este camino, será haber decretado la ruina de esta misma Provincia?

Muy lejos de esto. El señor Diputado estaba muy equivocado á este respecto. Este camino no será el anonadamiento ni la ruina de Jujuy, ni será tampoco el predominio de Salta sobre Jujuy, ni dará mayor ventaja á la una sobre la otra.

No hace muchos dias que se trató algo análogo: se trataba de rectificar el camino que parte de la ciudad de Jujuy en direccion á Bolivia.

Con el mayor gusto le presté mi voto. No creia que ese camino, por ser puesto en mejores condiciones, para acortar la distancia que média entre Jujuy y Bolivia, pudiera jamás causar el perjuicio de la Provincia de Salta, ni de provincia alguna.

Se trataba de beneficiar á Jujuy. Pero la provincia de Jujuy era una provincia argentina, y yo, como Diputado del pueblo argentino, daba con el mayor placer mi voto al proyecto.

Cuando se trata de obras de esta naturaleza no tengo otra consideracion que esta: ¿hay beneficio para una provincia argentina?

Sí? Pues tiene mi concurso decidido, sin vacilacion alguna.

En el caso presente, ¿habrá beneficio para Salta? pregunto. Podrá haberlo pero en todo caso, habrá beneficio para la República; y seguramente cuando hay beneficio para la República, no puede haber inconveniente para nadie.

Ahora, ¿habrá un déficit para Jujuy? Seguramente nó. Voy á demostrarlo en muy breves términos.

La República de Bolivia...

Sr. Blas—¿Me permite una interrupcion el señor Diputado?

Sr. Plaza—Sí, señor.

Sr. Blas—Es muy corta.

Hacé presente al señor Diputado que en el proyecto anterior habia tambien beneficio para la Provincia de Salta y para la Nacion misma.

En este caso no se puede decir lo mismo, pues, como lo he demostrado, hay verdaderamente perjuicio para la Provincia de Jujuy.

Sr. Plaza—Voy á demostrar que está en un error el señor Diputado, respecto á la creencia que tiene de que se perjudica á Jujuy en beneficio de Salta.

Decia, señor Presidente: el territorio de la República de Bolivia se estiende formando casi un semi círculo abierto hácia la República de modo que su parte estrema Sud, linda con Departamentos de la Provincia de Salta, siguiendo hasta estenderse en el desierto de Atacama.

El camino que parte de Jujuy indudablemente beneficia á Jujuy, y tambien á la República.

Pero esto tiene su esplicacion, porque ese camino vá á puntos determinados, á puntos mas centrales de la República de Bolivia.

Pasando por la Quebrada de Humahuaca, se dirije hácia Potosí, Chuquisaca, La Paz, etc., puntos centrales de Bolivia.

Mientras tanto, el camino que parte de Salta por la Quebrada del Toro, toma la parte del territorio boliviano situada mas al occidente; y esa parte no seria bien servida con el camino que, partiendo de distinto punto, va á lugares mas centrales de Bolivia.

Son caminos que forman, puede decirse, un ángulo, uno dirijiéndose hácia la parte S. O. de Bolivia, y otro hácia la parte Sud y mas central de esa misma República.

Por lo tanto, señor Presidente, ninguno de estos dos caminos puede ofrecer perjuicios, sinó beneficios para el pais.

Cada uno de ellos tiene su utilidad, y cada uno de ellos presta su servicio.

Ahora, señor Presidente, considerando la cuestion bajo el punto de vista local, debo, recordar al señor Diputado por Jujuy, que no es exacto que Salta sea mas beneficiada, ateniéndose única y esclusivamente al camino que parte de Jujuy.

Los señores Diputados por Jujuy han hecho referencia de los inconvenientes que ofrece la Quebrada del Toro; pero han olvidado los inconvenientes que ofrece la quebrada de Humahuaca.

Han hecho referencia de los inconvenientes fluviales que hay en el trayecto de la Quebrada del Toro; y han olvidado los inconvenientes fluviales que hay, y mucho mas numerosos y poderosos, entre Salta y Jujuy y de Jujuy un poco mas adelante.

Ellos son muy superiores y mucho mas insuperables que los que hay por la Quebrada del Toro.

Por otra parte, señor Presidente, debo hacer presente á la Cámara que el camino de la Quebrada del Toro es tan antiguo como el que existe partiendo de Jujuy.

Diferentes comerciantes é intereses muy considerables atraviesan por ese camino.

La mayor parte de las tropas de hacienda lanar, caballar, etc., que se trasportan á Bolivia, son generalmente conducidas por la Quebrada del Toro.

Ese camino es el que mas conviene á los acarreadores; y cuando no sucede asi, ellos van directamente por Jujuy, tomando la quebrada de Humahuaca, ú otro camino, segun el punto á que quieran dirijirse.

Cuando esto sucede, Jujuy cobra algun impuesto por las tropas que se llevan de Salta á Bolivia.

Pregunto entónces: ¿será por la pequeñez de ese impuesto que se hace cuestion?

No puedo creerlo .....

Sr. Bustamante—Hace muy bien en no creerlo.

Sr. Plaza—De los los sentimientos elevados y rectos de los señores Diputados por Jujuy.

Bajo el punto de vista no local, señor Presidente, sinó nacional, debo rectificar á los señores Diputados por Jujuy, que es un hecho de gran importancia en la República Argentina la apertura de este camino por la Quebrada del Toro.

El comercio que se ha citado ha de mantenerse entre Bolivia y Chile, solo puede hacerse por la parte mas occidental del S. O. de Bolivia, que es la parte mas inmediata á Chile.

Ese comercio sería indudablemente atraido abriendo nosotros este camino en la parte oeste de la República, es decir, por la Quebrada del Toro de manera que sería posible entónces atraer para el comercio y los mercados que Chile pudiera tener por esta parte para atraerse todo el comercio de esa parte de Bolivia.

Así es que, bajo ningun punto de vista, puede decirse moverse la importancia que tiene este camino, que tampoco, bajo ningun punto de vista, puede ser dañoso para la Provincia de Jujuy.

Ella ha de existir; no se trata de su anonadamiento; jamás prestaria mi voto para que se anonadara ni perjudicara á una Provincia argentina por los intereses de otra. Tampoco son menoscabados los intereses de la Nacion.

Estos caminos son armónicos, no hay antítesis entre ellos, y por lo tanto, no creo que se perjudique á la Provincia de Jujuy.

Es indudable que el comercio que viene por el camino que parte de Jujuy, ha de mantenerse siempre, porque viene casi por una direccion obligada. Todos los artículos, todas las producciones que de ciertos puntos de Bolivia, hayan de introducirse á la República Argentina, indudablemente vendrán á venir por Jujuy, porque no tendrian objeto en hacer un camino de circunvalacion, tomando la parte mas accidentada. Así es que, bajo este punto de vista, confirmo la opinion emitida de que el señor Diputado, ménos que guiado por sentimientos locales, parte de principios equivocados, al sostener que se perjudica á la Provincia de Jujuy.

He rectificado los hechos bajo este aspecto y agregado esta consideracion: que la Provincia de Salta mantiene un comercio considerable por toda la parte de sus valles, que dan producciones valiosísimas y que hacen esportaciones de consideracion á Bolivia; digo que ese camino prestará utilidades que no podrán ser ofrecidas por el camino de Jujuy, porque, quedando estos departamentos en el estremo opuesto, tendrian que recorrer una distancia enorme.

No habiendo, pues, antítesis entre estos dos caminos, no creo que pueda considerarse subsistente la oposicion y espero que la Cámara prestará su asentimiento á este proyecto, mucho mas cuando solo tratamos de que se hagan estudios, es decir, que el Departamento de Ingenieros pueda informar sobre si es practicable y ventajoso ó no un camino por este punto.

Sr. Lopez—Hago mocion para que se cierre el debate.

(Apoyado).

Es aprobada esta mocion. Se vota el proyecto en general y es aceptado.

Sr. Bustamante—Pido la palabra.

Corresponde en este lugar, ya que la Honorable Cámara, apreciando los hechos de una manera distinta, ha prestado su sancion á este proyecto, someter á su consideracion esta agregacion en particular.

Fundarla importaria repetir lo que ya se ha dicho: creo que le sirven perfectamente de fundamento, las razones aducidas en la discusion en general y que esto demostrará elocuentemente y llevará al convencimiento de los señores Diputados los móviles que han determinado la oposicion del que tiene el honor de hablar.

Sírvase escribir el señor Secretario lo que voy á dictarle:

«El estudio contendrá detalladamente las ventajas y desventajas que ofrecerá al comercio de la República, este camino sobre el existente de Jujuy á la Quiaca, por su estension, centros de poblacion á que va á servir, y facilidades para su conservacion.

Sr. Dávila—Por mi parte no puedo hablar en nombre de la Comision; pero individualmente tengo el pesar de manifestar mi disidencia con el artículo del señor Diputado por Jujuy.

Sr. Presidente—La Cámara resolverá si se ha de tomar este artículo inmediatamente en consideracion, ó si ha de pasar al estudio de la Comision.

Se resuelve tratarlo inmediatamente.

Sr. Dávila—Continuaré.

No conozco la opinion de mis colegas, pero me anticipo á manifestar el pesar que tengo de no aceptar el artículo propuesto, porque creo que eso no es de la competencia del ingeniero, sino del Congreso ó mas bien del Poder Ejecutivo. Estas son cuestiones complexas, en que figuran, de mucha parte, los datos del movimiento comercial, de las finanzas, de la produccion, que mas bien pertenecen al dominio del economista ó del financista, que al dominio del ingeniero. Los ingenieros traerán los estudios técnicos del camino, con las distancias, la topografía y todo lo necesario para averiguar su costo.

Despues el Congreso comparará la distancia ó estension de este camino, con la del camino actual, que conoce perfectamente; verá en la memoria del Ministerio de Hacienda el movimiento comercial y la produccion de una y otra provincia, formando de esta manera su juicio.

Estas materias, me parece que no son del dominio del ingeniero, como he dicho, sino del dominio del economista.

Por estas razones, manifiesto, con pesar, que no acompaño al señor Diputado por Jujuy.

Sr. Ocampo—Pido la palabra.

Voy á votar en favor del artículo propuesto por el señor Diputado, porque creo que él responde perfectamente á los fines que se ha propuesto su autor.

Es de la competencia del Departamento de Ingenieros el traernos un juicio comparativo de los dos caminos que pueda emplear el comercio de la República. El artículo no dice sinó esto: diga el número de poblaciones, las distancias, y la más ó ménos facilidad de conservacion de los dos caminos.

Esto es perfectamente de la incumbencia del Departamento de Ingenieros.

Entónces, este artículo responde á poner al Congreso en condiciones de juzgar con claridad y justicia, si debe ó no mandarse hacer este camino. Por esta razon, acepto el artículo indicado y voy á votar en su favor.

Sr. Astigueta—Pido la palabra.

He de votar en contra del artículo propuesto, porque viene á multiplicar el trabajo en el estudio de estos caminos.

Se trata de hacer un estudio comparativo: ¿cómo se hará sin estudiar el otro camino? No va á estudiarse un camino, á hacerse por si es posible su construccion; va á estudiarse un camino hecho para hacerse una comparacion: y esto no me parece que es de la incumbencia del Departamento de Ingenieros.

Además, creo que tampoco lo es venir á responder á la Cámara si hay necesidad ó conveniencia en la construccion de ese camino.

Por esta razon, voy á votar en contra del artículo propuesto por el señor Diputado.

Sr. Bustamante—Pido la palabra.

Me felicito de haber oido al señor Diputado, porque de esa manera tendré ocasion de apreciar, en su verdadero valor, las pocas palabras que ha dicho en contra de este artículo.

Cuando mi honorable colega el señor Diputado por la Rioja decia que creia que no era esto de la incumbencia de la oficina de ingenieros, creo que sufria una equivocacion, porque precisamente el objeto que tiene el artículo es el que ha manifestado mi honorable colega por Catamarca.

Se dice: ha habido hechos contradictorios, hay quienes sostienen que un camino es mas conveniente que el otro, bajo el punto de vista de la distancia, del comercio, etc. Puede un camino ser superior á otros; pero aquí se trata de beneficiar los intereses de la República—porque estoy en este terreno,—y no los de una localidad con perjuicio de otra.

Esto que se va á establecer, precisamente es de la incumbencia de la oficina de ingenieros, la que nos dirá cuál es la estension de este camino, por el trayecto que se le marque, cuál es la estension del otro, cuáles son los centros de poblacion por donde va á pasar, cuáles son los intereses comerciales que va á servir.

Precisamente en vista de estos informes, que son del esclusivo resorte de la oficina de ingenieros, la Cámara quedará perfectamente habilitada para resolver si está ó nó en las conveniencias de la Nacion, hacer una erogacion de setenta ú ochenta mil patacones.

No es nada ménos, ni mas, á lo que se refiere el artículo; por consiguiente, estraño que se le haga oposicion cuando él está inspirado en los mismos propósitos y en las mismas ideas: consultar los verdaderos intereses de la República, y dejar establecido cuál de estos dos caminos es el que va á beneficiar esos intereses.

Sr. Dávila—Me permito observarle que dice—para hacer los estudios del camino. En la palabra estudios está la determinacion de la longitud del camino, su fisonomía topográfica, segun la cual su costo sea mas ó ménos en algunas regiones que en otras: todo eso viene en lo mismo indefinitivo, que es lo que corresponde al tecnicismo del ingeniero.

Sr. Bustamante—Efectivamente, señor, no habria peligro alguno: la oficina de ingenieros diria, —porque esto es de su resorte:—tiene tal estension, va á servir tales centros de poblacion; pero no nos diria nada respecto al otro camino. . . .

Sr. Dávila—No mandamos estudiar el otro.

Sr. Bustamante—Perfectamente, pero ahí está la cuestion: si la Oficina de Ingenieros dice—el otro camino sirve tales centros de poblacion, recorre tales distancias, sirve á tal comercio, entónces, la Cámara podria apreciar cuál de los dos caminos es el mas conveniente para los intereses de la República.

Sr. Dávila—Me ha de permitir observarle que el camino nacional actual ha sido hecho prévios los estudios necesarios, y cuando el Congreso quiera ilustrarse respecto á su costo, á los centros de poblacion á que sirve, etc, no tiene mas que buscar en los archivos los estudios de los ingenieros y compararlos con estos otros...

Sr. Bustamante—Los intereses del comercio á que servirá en el año 1881, no son los mismos intereses que sirvió en 1875.

Sr. Dávila—Pero el camino es el mismo, los estudios son los mismos.

Sr. Ruiz de los Llanos—Pido la palabra para manifestar simplemente, como miembro de la Comision, que no acepto el artículo propuesto, por las razones que ya se han dado por el miembro informante y especialmente por el señor Diputado por Tucuman.

Uno de los objetos que se propone este artículo es, segun nos ha dicho su autor, que el Departamento de Ingenieros, al hacer estos estudios, determine la distancia, la topografía del suelo, etc.

Todo esto lo va á hacer sin necesidad de que nadie se lo diga.

Respecto á un estudio comparativo de las ventajas que ofrece al país este camino sobre el existente actualmente, eso lo podemos pedir en cualquier momento; será el caso de pedirlo cuando discutamos la construccion de este camino; pero no cuando tratamos de mandar hacer estudios. . .

Sr. Bustamante—Habremos perdido tiempo, señor Diputado.

Sr. Ruiz de los Llanos—Absolutamente ninguno, porque, tratándose de un camino construido ya, el Departamento de Ingenieros nos puede informar, desde su Oficina no mas, qué ventajas ofrece ese camino sobre este.

Sr. Rojas (Al.)—Pido la palabra para manifestar á la Cámara que voy á votar en contra del artículo que propone el señor Diputado por Jujuy, porque si es para conocer la distancia del camino que se manda estudiar, sin necesidad de que se determine en la ley, el ingeniero encargado de hacer los estudios ha de informar sobre eso, porque ese es su deber.

Ahora, en cuanto al estudio comparativo de uno y otro camino, no encuentro cómo se pueda hacer en el mismo proyecto; además, retardaria la ejecucion de estos estudios, haciéndolos como lo propone el señor Diputado; pero declaro que le acompañaré con mucho gusto á votar un proyecto, que el presente cuando esté oportuno, mandando hacer un estudio comparativo de los dos caminos.

Sr. Bustamante—Le agradezco mucho, señor Diputado.

Sr. Plaza—Tenga la bondad el señor Secretario de leer el artículo que se proyecta.

Se lee.

Sr. Plaza—Seré muy breve, señor Presidente.

Si pudiera tener á la mano en este momento las palabras pronunciadas por el distinguido señor Diputado por Jujuy, y que deben constar en las notas de los taquígrafos, haria ver la contradiccion en que acaba de incurrir.

Cuando por primera vez hablaba sobre este asunto, dijo testualmente estas palabras: ¿quién es el que debe decidir sobre las conveniencias ó inconveniencias de un camino del punto de vista de los intereses comerciales de la República....?

Sr. Bustamante—Me referia á otras conveniencias.

Sr. Plaza—Le estimaria que me permitiera esponer mis ideas sin interrumpirme, así como yo le he escuchado sin hacerle interrupciones.

...¿es el Departamento de Ingenieros ó es la Cámara? Es la Cámara, decia el señor Diputado; y en efecto, no puede ser de otro modo. El Departamento de Ingenieros tampoco podria determinar los resultados de un camino, porque no son cosas que se establezcan *à priori*; son los intereses que se levantan entre pueblo y pueblo, entre nacion y nacion; es el desenvolvimiento de la riqueza, del comercio, de las industrias que se facilitan por medio de la creacion de vías de comunicacion y que solo la Estadística en un tiempo dado puede señalar.

El señor Diputado fácilmente se apercibirá de la incongruencia de su proyecto.

Dice que el Departamento de Ingenieros haga un estudio comparativo. Pero no se compara sinó teniendo á la vista los dos términos que deben compararse: de modo que si se manda un ingeniero A á que estudie el camino por la Quebrada del Toro, ese mismo ingeniero tendrá que ir á estudiar el camino por Jujuy hasta Laquiaca, porque sólo de ese modo, siendo la misma persona, podrá decir á la Cámara—yo he estudiado un camino, he medido, he proyectado su estension, etc. los puntos por donde debe pasar; he conocido los pueblos; hago estos cálculos sobre su porvenir, sobre el desenvolvimiento de su riqueza é industria: y al mismo tiempo he estudiado el otro: comparando los dos establezco tales probabilidades ventajosas en favor de uno ó de otro. Pero si el estudio ha de hacerse en un punto por un ingeniero, y en otro punto por otro, bien se comprende que estos dos ingenieros no están en condiciones de hacer una comparacion entre ellos; y si la hubieran de hacer ellos podria tambien hacerla la Cámara, pues, tomando los informes de uno y otro, é instruyéndose de su contenido, podria ver cuál de los dos caminos convendria mas. Así es que bajo ese punto de vista el proyecto del señor Diputado es contradictorio é incongruente.

Por otra parte, si no estoy equivocado, la Cámara sancionó en noches pasadas un proyecto para la rectificacion del camino de Jujuy que debe prévio estudio de modo que sea un ingeniero á estudiar las rectificaciones que en él deben hacerse, y no veo porqué el señor Diputado ha de querer imponer que se establezca ahora. Se pretende desde luego, diciendo cuál producirá mas ó ménos son los hechos, es el trascurso del tiempo, es la estadística, sobre todo, la que nos ha de demostrar eso.

Yo le puedo dar este dato al señor Diputado. Los intereses que vienen solo en metales por el camino de la Quebrada del Toro, valen mas que todas las mercaderías quizá que se introducen por Jujuy.

Sr. Bustamante—Está equivocado el señor Diputado ...

Sr. Plaza—Permítame, podrá contestarme despues.

Le digo que ese comercio va aumentando considerablemente y que representa millones.

Quizá el señor Diputado no tenga conocimiento de la cantidad de plata que se está esportando por la República Argentina al estranjero, cantidad que representa un valor de millones.

El señor Diputado por Santiago, señor Rosas, me mostraba una carta hace noches pasadas, haciéndome saber la cantidad de plata que se habia introducido á Salta y que debia pasar al litoral.

Sr. Bustamante—Pero no por la Quebrada del Toro.

Sr. Plaza—Sí, señor: por allí viene en su mayor parte, porque no viene por carretas, viene de Huanchaca y á lomo de mula, como se dice generalmente.

Ese comercio toma gran incremento. ¿Cómo vá el señor Diputado á impedirles que introduzcan por allí?

Son los bolivianos los que introducen, tienen derecho, es un comercio lícito, no se les puede poner una barrera.

Las pretensiones del señor Diputado importarian simplemente lo siguiente: no solamente no se haga el camino por la Quebrada del Toro, sinó—crear una muralla eterna para que nadie pueda entrar ni salir por ahí, sinó necesariamente por Jujuy, á fin de que Jujuy viva.

Yo le digo al señor Diputado: esos no son los intereses económicos de Jujuy; Jujuy ha de vivir por su propia riqueza, por su propio poder, por la fertilidad del suelo, por su posicion, es decir, vivirá en las condiciones en que la naturaleza le ha colocado, en las condiciones que la naturaleza le ha proporcionado como medio de vida; no se puede exijir mas.

Así como no es justo exijir el sacrificio de una provincia, tampoco lo es exijir el de otra.

Por eso le hago notar al señor Diputado, que siendo su proyecto contradictorio no tiene razon de ser.

Sr. Bustamante—Voy á hacer una simple rectificacion á las palabras del Honorable Diputado por Salta, porque comprendo que ellas pueden pesar en el ánimo de la Cámara, pues nos habla con esa autoridad que tiene su palabra y con los antecedentes de los puestos públicos que ha ocupado. Deseo, pues, desvanecer esa impresion que ha podido quedar en la Cámara.

Dice el señor Diputado que he incurrido en una contradiccion cuando sostenia que la Cámara era la que estaba habilitada para resolver, sin necesidad de ir á la Oficina de Ingenieros.

El señor Diputado está perfectamente equivocado y yo desearia tambien en este momento poder citar mis palabras. La equivocacion tiene por causa el que los dos miramos este asunto bajo un punto de vista distinto.

Cuando yo decia esto, me referia á los intereses económicos y políticos de la República; pero nó á los intereses del punto de vista en que el señor Diputado los presenta, atribuyéndome una contradiccion.

Pero hacia tambien otra observacion, decia—seria necesario que fuera el mismo ingeniero quien estudiara los dos caminos.

El proyecto no determina el ingeniero que ha de hacer el estudio; esa es una cuestion muy clara y muy sencilla, que me asombra cómo el señor Diputado con su clara inteligencia ha podido incurrir en el error que me supone. Es evidente que si se trata de hacer un estudio comparativo, el Poder Ejecutivo no ha de mandar á dos ingenieros distintos, sinó que ha de ser el mismo ingeniero el que lo haga. El proyecto no establece que sea el ingeniero A el que haga el estudio de un camino, y el del otro, el ingeniero B.

No quiero tampoco dejar pasar ciertas palabras un tanto duras que, aun cuando en forma muy parlamentaria, me dirigió el señor Diputado por Salta.

Yo no pretendo, ni he querido nunca imponer mi criterio; he creido de mi deber poner en conocimiento de la Cámara mis opiniones; pero seria una pretension demasiado temeraria, que estoy muy léjos de tener, querer imponer que se haga la cosa de esta ó aquella manera.

Se ha creido, señor, que mi oposicion era inspirada por sentimientos locales, y precisamente he probado de la manera mas clara, mas práctica, mas gráfica, diré así, que estoy muy léjos de dejarme guiar por propósitos locales á tal punto de establecer que, si el comercio de la República reportase mayor suma de beneficios adoptando este camino en perjuicio del otro, yo seria el primero en votar por él, cualquiera que fuera el interés que se sacrificara.

Sr. Ruiz de los Llanos—Se trata de aceptar los dos.

Sr. Bustamante—Yo no miro la cuestion de la misma manera que la aprecia el señor Diputado.

Yo hago este razonamiento: si el camino fuera evidentemente mas ventajoso, me coloco en ese terreno en hipótesis, entónces el comercio todo lo preferiria y el otro camino quedaria abandonado completamente....

Sr. Ruiz de los Llanos—Mi observacion era simplemente esta: lo uno no escluye lo otro.

Sr. Bustamante—Perfectamente, señor Diputado; yo creo que lo escluye, porque hasta ahora se ha dicho que solo son los intereses de una Provincia los que se van á servir; y entónces si son los intereses de una Localidad, y no son los intereses internacionales propiamente, no seria un camino que deba hacerse á costa de la Nacion, sinó un camino de carácter provincial puramente, y no hay entonces razon para gravar el Tesoro Nacional.

A todo esto responde el artículo que he presentado.

Creo haber contestado á las observaciones del señor Diputado por Salta.

Sr. Araujo—Hago mocion para que se cierre el debate.

Se vota esta mocion y se aprueba.

Se vota el artículo propuesto por el señor Diputado por Jujuy y se rechaza.

Sr. Ruiz de los Llanos—Hago mocion para que se levante la sesion.

Se aprueba, y se levanta la sesion á las 6 y 15 p. m.